

Úradný vestník

Európskej únie

L 45



Slovenské vydanie

Právne predpisy

Zväzok 54

18. februára 2011

Obsah

IV Akty prijaté pred 1. decembrom 2009 podľa Zmluvy o ES, Zmluvy o EÚ a Zmluvy o Euratome

2011/97/ES:

- ★ **Rozhodnutie Komisie zo 14. septembra 2005 o štátnej pomoci C 11/04 (ex NN 4/03) – Olympic Airways – reštrukturalizácia a privatizácia** [oznámené pod číslom K(2005) 2706] ⁽¹⁾... 1

2011/98/ES:

- ★ **Rozhodnutie Komisie z 28. októbra 2009 o štátnej pomoci C 16/08 (ex NN 105/05 a NN 35/07), Spojené kráľovstvo Veľkej Británie a Severného Írska – dotácie pre CalMac a NorthLink na služby námornej dopravy v Škótsku** [oznámené pod číslom K(2009) 8117] ⁽¹⁾ 33

Cena: 4 EUR

(¹) Text s významom pre EHP

SK

Akty, ktoré sú vytlačené obyčajným písmom, sa týkajú každodennej organizácie poľnohospodárskych záležitostí a sú spravidla platné len obmedzený čas.

Názvy všetkých ostatných aktov sú vytlačené tučným písmom a je pred nimi hviezdička.

IV

(Akty prijaté pred 1. decembrom 2009 podľa Zmluvy o ES, Zmluvy o EÚ a Zmluvy o Euratome)

ROZHODNUTIE KOMISIE

zo 14. septembra 2005

o štátnej pomoci C 11/04 (ex NN 4/03) – Olympic Airways – reštrukturalizácia a privatizácia

[oznámené pod číslom K(2005) 2706]

(Iba grécke znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

(2011/97/ES)

KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 88 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili svoje pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ⁽¹⁾,

keďže:

1. POSTUP

- (1) V liste z 3. marca 2003 (TREN A/26534, 25. júla 2003) grécke orgány potvrdili svoj záväzok privatizovať štátom vlastnú leteckú spoločnosť Olympic Airways a uviedli kroky, ktoré už s týmto cieľom podnikli.
- (2) Vzhľadom na neexistenciu formálneho oznámenia Komisia vydala 8. septembra 2003 príkaz na poskytnutie informácií, ktorý bol oznámený gréckym úradom 9. septembra 2003 [K(2003) 3266] a v ktorom tieto orgány žiada o poskytnutie všetkých informácií potrebných na preskúmanie zlučiteľnosti reštrukturalizačných a privatizačných opatrení leteckej spoločnosti Olympic Airways s článkom 87 zmluvy.⁽²⁾ Toho istého dňa Komisia písomne (TREN D/15287) trvala na tom, aby grécke orgány oznámili Komisii zákon, ktorým sa ustanovila privatizácia spoločnosti Olympic Airways, prijatý 9. septembra 2003. V liste zo 17. septembra 2003 (TREN A/30881) grécke orgány uviedli, že mali v úmysle túto informáciu vo vhodnom čase poskytnúť.
- (3) Vzhľadom na neexistenciu formálneho oznámenia Komisia vydala 8. septembra 2003 príkaz na poskytnutie informácií, ktorý bol oznámený gréckym úradom 9. septembra 2003 [K(2003) 3266] a v ktorom tieto orgány žiada o poskytnutie všetkých informácií potreb-

ných na preskúmanie zlučiteľnosti reštrukturalizačných a privatizačných opatrení leteckej spoločnosti Olympic Airways s článkom 87 zmluvy.⁽²⁾ Toho istého dňa Komisia písomne (TREN D/15287) trvala na tom, aby grécke orgány oznámili Komisii zákon, ktorým sa ustanovila privatizácia spoločnosti Olympic Airways, prijatý 9. septembra 2003. V liste zo 17. septembra 2003 (TREN A/30881) grécke orgány uviedli, že mali v úmysle túto informáciu vo vhodnom čase poskytnúť.

- (4) Dňa 25. septembra 2003 dostala Komisia od konkurenčnej leteckej spoločnosti Aegean Airlines oficiálnu sťažnosť (TREN A/30589) týkajúcu sa privatizácie spoločnosti Olympic Airways.
- (5) Zákon o privatizácii, ako aj odpoveď na príkaz na poskytnutie informácií boli zaslané Komisii listom z 29. septembra 2003 (TREN A/30866). Určité informácie však ešte stále chýbali a Komisia to náležite oznámila gréckym orgánom listom z 31. októbra 2003 (TREN D/17821), ktorého kópia bola následne 4. decembra 2003 zaslaná faxom Stálemu zastúpeniu Grécka.
- (6) Dňa 12. decembra 2003, pred dokončením preskúmania zlučiteľnosti reštrukturalizačných a privatizačných opatrení leteckej spoločnosti Olympic Airways s článkom 87 zmluvy Komisiou, vznikla nová spoločnosť nazvaná „Olympic Airlines“. Konanie vo veci vydania príkazu na poskytnutie informácií, ktoré Komisia začala 8. septembra 2003, bolo preto zaznamenané v registri štátnej pomoci pod číslom NN 4/03.
- (7) Dňa 15. decembra 2003 (TREN D/22742) Komisia zopakovala svoju žiadosť o informácie o privatizácii a grécke orgány poskytli požadované informácie listami z 18. a 19. decembra 2003 (TREN A/38288 a TREN A/38258).
- (8) Dňa 15. januára 2004 bola gréckym orgánom zaslaná nová žiadosť o doplňujúce informácie (TREN D/160), na ktorú grécke orgány odpovedali dvoma listami zo 16. januára 2004 (TREN A/11076 a A/11077).

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 192, 2.7.2004, s. 2.

- (9) Dňa 16. januára 2004 Komisia poslala gréckym orgánom list týkajúci sa aténskeho medzinárodného letiska (ďalej len „AIA“) v meste Spata a jeho stále existujúceho vzťahu s leteckou spoločnosťou Olympic Airways/Airlines. Grécke orgány odpovedali listom z 23. februára 2004. Ďalšia žiadosť o informácie na túto tému bola zaslaná gréckym orgánom 15. júna 2004 a odpovede na tento list boli doručené 4. augusta 2004.
- (10) Rozhodnutím zo 16. marca 2004, ktoré bolo Grécku oznámené listom zo 16. marca 2004 (SG(2002) D/228848), Komisia začala konanie podľa v článku 88 ods. 2 zmluvy. Vec bola zaevidovaná pod číslom C 11/04.
- (11) Rozhodnutie Komisie o začatí konania vo veci formálneho zisťovania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ⁽²⁾. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky. Grécko zaslalo Komisii pripomienky listom z 11. júna 2004.
- (12) V lehote uvedenej v uverejnenom oznámení o začatí konania Komisia dostala dve pripomienky od ďalších dvoch zainteresovaných strán. Tieto pripomienky boli predložené gréckym orgánom na vyjadrenie a pripomienky Grécka boli prijaté 3. novembra 2004.
- (13) Dňa 11. októbra 2004 Komisia zaslala list, v ktorom gréckym orgánom oficiálne oznámila svoj úmysel vydať príkaz na pozastavenie pomoci, ak do desiatich dní od prijatia listu nedostane uspokojivé informácie preukazujúce, že Grécko už pomoc príjemcom nevypláca. Grécke orgány boli vyzvané, aby v súvislosti s touto záležitosťou predložili svoje pripomienky. Grécke orgány odpovedali na túto formálnu výzvu 28. októbra 2004. Namietali, že vydanie príkazu v tomto štádiu by vážne ohrozilo súčasné intenzívne úsilie Grécka zamerané na nájdenie riešenia a bolo by neprimerané a neoprávnené.
- (14) Po predložení pripomienok zástupcovia gréckych orgánov informovali útvary Komisie v pravidelných intervaloch o vývoji (na stretnutiach 17. decembra 2004, 19. decembra 2004, 3. februára 2005, 7. februára 2005 a 28. apríla 2005 a listami z 22. februára 2005 a 19. apríla 2005) a o prebiehajúcej reštrukturalizácii a privatizácii spoločnosti Olympic Airways a spoločnosti Olympic Airways Services.
- (15) Útvarami Komisie poskytnúť aj informácie o týchto otázkach:
- zákon č. 3259/2004 o poskytnutí dočasnej imunity spoločnosti Olympic Airways, pokiaľ ide o vymáhacie konanie na podnet veriteľov (e-mail z 22. decembra 2004), a
 - zákon č. 3282/2004, ktorým štát prevzal záväzky spoločnosti Olympic Airways voči finančným inštitúciám v súvislosti s finančnými a lízingovými dohodami na lietadlo Airbus A340-300 spoločnosti Olympic Airlines (e-mail z 22. decembra 2004 a 4. apríla 2005).
- Tieto dodatočné objasnenia budú zohľadnené v tomto rozhodnutí v prípadoch, kde sú pre predmet rozhodnutia relevantné a osvetľujú otázky vznesené Komisiou pri začatí konania.

2. SKUTKOVÁ PODSTATA

2.1. PREDCHÁDZAJÚCE ROZHODNUTIA KOMISIE TÝKAJÚCE SA SPOLOČNOSTI OLYMPIC AIRWAYS A JEJ DCÉR-SKÝCH SPOLOČNOSTÍ

Rozhodnutie z roku 1994

- (16) Dňa 7. októbra 1994 Komisia prijala rozhodnutie č. 94/696/ES ⁽³⁾ (ďalej len „rozhodnutie z roku 1994“), v ktorom bola pomoc, ktorú Grécko poskytlo alebo má poskytnúť spoločnosti Olympic Airways, vyhlásená za zlučiteľnú so spoločným trhom pod podmienkou splnenia série záväzkov uvedených v rozhodnutí.

Rozhodnutie z roku 1998

- (17) V dôsledku skutočnosti, že niekoľko podmienok súvisiacich s rozhodnutím z roku 1994 nebolo splnených, Komisia 30. apríla 1996 rozhodla o opätovnom začatí konania podľa článku 88 ods. 2 zmluvy v súvislosti s novou a nenotifikovanou pomocou, o ktorej sa dozvedela ⁽⁴⁾.
- (18) Dňa 14. augusta 1998 Komisia prijala rozhodnutie č. 1999/332/ES (ďalej len „rozhodnutie z roku 1998“), podľa ktorého určitá pomoc, ktorú Grécko poskytlo alebo má poskytnúť spoločnosti Olympic Airways, bola vyhlásená za zlučiteľnú so spoločným trhom v súvislosti s plánom na reštrukturalizáciu na obdobie rokov 1998 – 2002 ⁽⁵⁾. Aj táto pomoc bola schválená s výhradou splnenia niekoľkých podmienok.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 273, 25.10.1994, s. 22.

⁽⁴⁾ Ú. v. ES C 176, 19.6.1996, s. 5.

⁽⁵⁾ Ú. v. ES L 128, 21.5.1999, s. 1.

⁽²⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

Rozhodnutie z roku 2000

- (19) V júli 2000 Grécko oznámilo Komisii svoj úmysel použiť zvyšok schválenej pomoci na poskytnutie niekoľkých záruk na úvery na kúpu nového lietadla a na investície potrebné na premiestnenie spoločnosti Olympic Airways na aténske medzinárodné letisko v meste Spata, pričom zmluvy o poskytnutí týchto záruk sa mali uzatvoriť do konca roka 2000. Listom z 10. novembra 2000 (SG(2000) D/108307) Komisia informovala grécke orgány o svojom rozhodnutí zmeniť a doplniť časť svojho rozhodnutia z roku 1998, pokiaľ ide o opatrenie pomoci týkajúce sa záruk na úvery.

Rozhodnutie z roku 2002

- (20) Dňa 6. marca 2002 sa Komisia rozhodla začať konanie vo veci formálneho zisťovania podľa článku 88 ods. 2 zmluvy. Vyjadrila obavy, že mohlo dôjsť k zneužitiu pomoci poskytnutej na základe rozhodnutí Komisie z roku 1994 a z roku 1998, že plán na reštrukturalizáciu spoločnosti nebol vykonaný a že mohlo dôjsť k poskytnutiu novej neoprávnenej štátnej pomoci.

- (21) Dňa 9. augusta 2002 Komisia poslala gréckym orgánom ďalší príkaz na poskytnutie už predtým požadovaných informácií, v ktorom žiadala najmä o predloženie účtov a údajov týkajúcich sa platenia prevádzkových nákladov štátom. Odpovede poskytnuté Gréckom neboli dostatočné.

- (22) Dňa 11. decembra 2002 Komisia prijala konečné zamietavé rozhodnutie týkajúce sa pomoci poskytnutej Gréckom spoločnosti Olympic Airways (rozhodnutie 2003/372/ES⁽⁶⁾, ďalej len „rozhodnutie z roku 2002“). Komisia dospela k záveru, že pomoc, ktorú predtým poskytol štát a ktorú schválila Komisia, nie je zlučiteľná so zmluvou z dôvodu nesplnenia príslušných podmienok, konkrétne z dôvodu nesprávneho vykonania plánu na reštrukturalizáciu. Komisia okrem toho zistila, že spoločnosť Olympic Airways dostala novú pomoc, ktorá bola neoprávnená a nezlučiteľná so spoločným trhom preto, lebo grécky štát toleroval neuhrádzanie alebo odklad niektorých platieb sociálneho zabezpečenia, dane z pridanej hodnoty a dane z pohonných hmôt a platieb za náhradné diely, nájomného splatného letísk, letiskových poplatkov a dane uložené cestujúcim odlietajúcim z gréckych letísk nazvanej *spatosimo*.

- (23) Podľa tohto rozhodnutia bolo Grécko povinné bezodkladne prijať všetky potrebné opatrenia na to, aby

prijemca vrátil štátnu pomoc vo výške 14 mld. GRD (41 mil. EUR) uvedenú v článku 1 rozhodnutia, ako aj novú pomoc uvedenú v článku 2 rozhodnutia. Pomoc, ktorá sa má vrátiť, musí zahŕňať aj úrok od dátumu, kedy bola príjemcovi poskytnutá, do dátumu vrátenia pomoci.

- (24) Grécku bolo tiež nariadené, aby do dvoch mesiacov od dátumu oznámenia tohto rozhodnutia informovalo Komisiu o opatreniach, ktoré prijalo na splnenie tohto rozhodnutia. Rozhodnutie bolo oznámené gréckym orgánom listom z 13. decembra 2002 (SG(02) D/233148) a 28. mája 2003 bolo uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie.

- (25) Dňa 11. februára 2003 grécka vláda v nadväznosti na rozhodnutie z roku 2002 informovala Komisiu o tom, že dostala upozornenie z nezávislého zdroja, že spoločnosť Olympic Airways nezískala prednostné zaobchádzanie a vláda preto nespĺní požiadavky rozhodnutia týkajúce sa vrátenia sumy, ktorú Komisia považovala za nezlučiteľnú.

Následná kontrola plnenia rozhodnutia z roku 2002

- (26) Dňa 24. februára 2003 podala spoločnosť Olympic Airways žalobu proti rozhodnutiu Komisie na Súde prvého stupňa (vec T-68/03). Grécko sa k tejto žalobe nepridalo, ani nepodalo samostatnú žalobu proti rozhodnutiu Komisie na Súdnom dvore.

- (27) Dňa 6. marca 2003 Komisia informovala grécku vládu, že je povinná splniť rozhodnutie z roku 2002. Grécka vláda 26. júna 2006 odpovedala konštatovaním, že preskúmala právne účinky rozhodnutia z roku 2002 a postup Komisie, ktorým sa riadila pri jeho prijímaní. Uistila tiež Komisiu, že má v úmysle uskutočniť vymáhanie vrátenia pomoci. Neurobila tak, ani neposkytla Komisii príslušný časový harmonogram. Komisia bola preto nútená podať žalobu na Súdnom dvore za neplnenie rozhodnutia, čo vykonala 3. októbra 2003 (vec C-415/03).

- (28) Súdny dvor 12. mája 2005 rozhodol vo veci C-415/03 v prospech Komisie⁽⁷⁾. Súd (druhá komora) vyhlásil, že nedodržaním predpísanej lehoty na prijatie všetkých potrebných opatrení na vrátenie pomoci, o ktorej sa zistilo, že je neoprávnená a nezlučiteľná so spoločným trhom – s výnimkou tých súm, ktoré sa týkajú príspevkov sociálneho zabezpečenia – si Grécko nesplnilo svoje záväzky.

⁽⁶⁾ Ú. v. EÚ L 132, 28.5.2003, s. 1.

⁽⁷⁾ Rozhodnutie zatiaľ neuverejnené v Zbierke rozhodnutí.

- (29) Dňa 23. mája 2005 Komisia poslala gréckym orgánom list týkajúci sa opatrení, ktoré má Grécko prijať na zabezpečenie súladu s rozhodnutím Súdneho dvora.
- (30) Grécke orgány odpovedali listom z 2. júna 2005, v ktorom opätovne zdôraznili svoju ochotu v plnom rozsahu spolupracovať v tejto záležitosti s Komisiou. Časť odpovede týkajúca sa záležitostí, ktoré boli vznesené pri začatí konania, bude zhrnutá ďalej v texte.
- (31) K dnešnému dňu nedošlo k vráteniu pomoci, o ktorej sa v rozhodnutí Komisie z roku 2002 zistilo, že je nezlučiteľná. Podľa článku 228 Zmluvy o ES môže Komisia podať žalobu za nesplnenie tohto rozsudku.
- (32) Toto rozhodnutie sa však týka len rozhodnutí alebo opatrení, ktoré grécke orgány prijali v prospech spoločnosti Olympic Airways a jej nástupcov po prijatí rozhodnutia z roku 2002.

3. ZAČATIE KONANIA

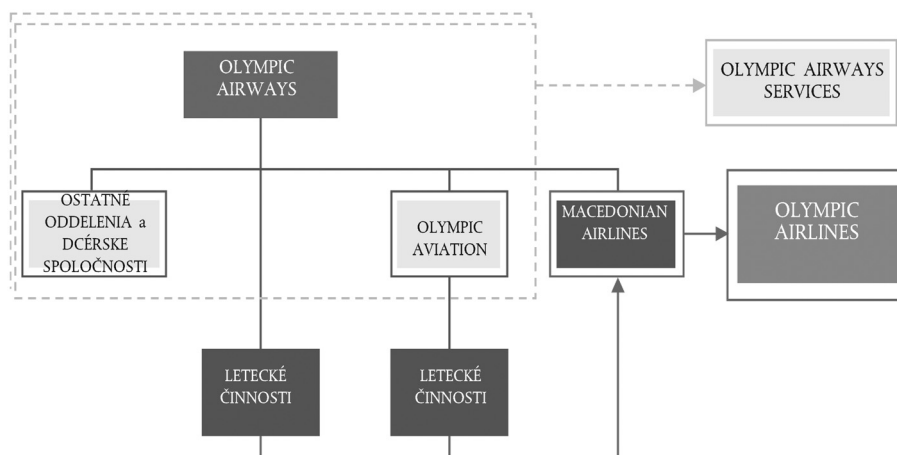
Komisia sa rozhodla začať konanie podľa článku 88 ods. 2 na základe viacerých dôvodov:

3.1. PRETRVÁVAJÚCE NEPLATENIE DANE A ODVODOV SOCIÁLNEHO ZABEZPEČENIA SPOLOČNOSŤOU

- (33) Spoločnosť Olympic Airways vykazuje od roku 2002 stratu a negatívne ukazovatele ziskovosti. Jej hlavná činnosť nevytvára príjmy, ale v skutočnosti z roka na rok znižuje celkovú hodnotu spoločnosti. Preto je ťažké, ak nie nemožné domnievať sa, že nepokračuje vo vykonávaní svojich činností len vďaka neplateniu svojich záväzkov štátu. V rozhodnutí z roku 2002 bolo uvedené, že toto neplnenie záväzkov predstavuje neoprávnené prijatú štátnu pomoc.
- (34) Komisia preto dospela k záveru, že štát je *de facto*, ak nie *de jure* hlavným veriteľom spoločnosti Olympic Airways a že ak by netrvala štátna intervencia, spoločnosť by už dávno ukončila svoju činnosť.

3.2. ŠTRUKTURÁLNA REORGANIZÁCIA SPOLOČNOSTI

- (35) Komisia si bola v čase začatia konania vedomá existencie zákona č. 3185/2003, v ktorom sa stanovilo odlúčenie leteckých divízií jednotlivých spoločností v rámci pôvodnej skupiny Olympic Airways, konkrétne Olympic Aviation a Macedonian Airlines (ďalej len „Macedonian“) a ich preskupenie do jedného subjektu, a to bývalej spoločnosti Macedonian, teraz premenovanej na Olympic Airlines. Neletecké divízie mali ostať v spoločnosti Olympic Airways, teraz premenovanej na Olympic Air Services. V zákone č. 3185/2003 sa stanovuje, že identický postup by sa mal použiť v súvislosti s oddelením pozemnej obsluhy a oddelením údržby a inžinierstva, hoci do dnešného dňa sa tak nestalo.



- (36) V rozhodnutí o začatí konania Komisia vyjadrila názor, že Grécko nesprivatizovalo skupinu Olympic Airways ako celok, ale rozhodlo sa rozdeliť skupinu na samostatné subjekty s cieľom zvýšiť ich príťažlivosť pre potenciálnych investorov a oddeliť ich od záväzkov spoločnosti Olympic Airways.

- (37) Zdá sa, že po reštrukturalizácii skupiny Olympic Airways došlo k tomu, že od decembra 2003 sa všetky letecké činnosti sústredili v novej spoločnosti Olympic Airways a všetky ostatné činnosti, najmä pozemná obsluha a údržba a inžinierstvo zostali v starej spoločnosti, ktorá sa teraz volá Olympic Air Services. Spoločnosť Olympic Air Services si takisto ponechala vlastníctvo niekoľkých väčšinových majetkových účastí v iných spoločnostiach v Grécku súvisiacich s letectvom, ako sú stravovacie služby, informačné technológie a služby zásobovania leteckým palivom.
- (38) V zákone o privatizácii sa špecifikuje, že prevod aktív, záväzkov a ďalších nárokov na novú spoločnosť je oslobodený od akejkoľvek dane, odvodu a iných poplatkov voči štátu, právnickým osobám riadiacim sa verejným právom a ďalším verejným subjektom. Takéto prevody sú takisto oslobodené od akýchkoľvek poplatkov, dlhov alebo pohľadávok tretích osôb, či už fyzických, alebo právnických, s výnimkou záväzkov, ktoré sú výslovne uvedené v transformačnej súvahe. Okrem toho v článku 27 zákona č. 3185/2003 sa ustanovuje, že nová spoločnosť je oslobodená od uplatňovania článkov 479 a 939 Občianskeho zákonníka⁽⁸⁾ a článkov 537 a nasl. Obchodného zákonníka, pokiaľ ide o záväzky, ku ktorým sa spoločnosť Olympic Airways zmluvne zaviazala pred „odštiepením“ leteckej divízie. V dôsledku tohto opatrenia budú teda veritelia môcť uplatňovať pohľadávky len v súvislosti s tými záväzkami, ktoré sú prevedené na spoločnosť Olympic Airlines a nebudú môcť voči novej spoločnosti uplatňovať pohľadávky v súvislosti so záväzkami, ktoré zostali spoločnosti Olympic Airways. Následne (15. októbra 2004) grécke orgány prijali zákon č. 3259/2004, ktorý poskytuje spoločnosti Olympic Airways dočasnú imunitu, pokiaľ ide o vymáhacie konanie na podnet veriteľov.
- (39) Na základe zákona č. 3185/2003 si grécky štát najal konzultantov zo spoločnosti Deloitte & Touche, aby určili hodnotu leteckých divízií skupiny Olympic Airways. Konzultanti boli poverení aj prípravou plánu na reštrukturalizáciu a vypracovaním správy o stave spoločností Olympic Airways a Olympic Aviation s cieľom určiť počet a druh zamestnancov, ktorí majú byť prevedení na spoločnosť Olympic Airlines. Spoločnosť Deloitte & Touche uviedla, že nevykonala audit a že pracovala výlučne s informáciami poskytnutými vedením spoločností Olympic Airways a Olympic Aviation. Spoločnosť Deloitte & Touche okrem toho nezahrnula do svojho hodnotenia lietadlá vlastnené spoločnosťami Olympic Airways a Olympic Aviation, pričom trhovou hodnotu lietadiel vypočítala iná externá konzultačná spoločnosť Airclaims Ltd. na 120 mil. EUR.
- (40) Záväzky poskytovať služby vo verejnom záujme boli prevedené zo spoločnosti Olympic Aviation na spoločnosť Olympic Airlines bez verejnej súťaže. Zdá sa tiež, že spoločnosť Olympic Aviation zabezpečila svoje záväzky voči letisku AIA sumou 10 mil. EUR z príjmov z týchto záväzkov služby vo verejnom záujme a že tento úver zostal naďalej spoločnosti Olympic Aviation, bez ohľadu na skutočnosť, že tieto záväzky poskytovať služby vo verejnom záujme mala teraz plniť spoločnosť Olympic Airlines.
- (41) V prezidentskom výnose č. 178/2002, ktorý transponuje smernicu Rady 98/50/ES⁽⁹⁾ do gréckeho práva, sa stanovuje, že v prípade prevodu činnosti jedného podniku na druhý, bez ohľadu na metódu tohto prevodu, zamestnanci súvisiaci s touto činnosťou budú prevedení na túto novú spoločnosť za rovnakých podmienok a s rovnakými právami aké mali predtým. Úmyslom gréckych orgánov však bolo zmeniť postavenie zamestnancov. Na tento účel stanovil prezidentský výnos č. 178/2002 rokovacie konanie.
- (42) V čase odštiepenia sa na všetkých zamestnancov spoločnosti Olympic Airways uplatňovalo celkom 300 osobitných zákonov, kolektívnych dohôd alebo iných ustanovení. Grécke orgány preto považovali za dôležité upraviť legislatívny rámec a opätovne prerokovať kolektívne zmluvy, najmä vzhľadom na to, že skupina v júni 2003 zamestnávala 6 171 osôb (približne 1 850 zamestnancov prešlo do spoločnosti Olympic Airlines) a osobné náklady predstavovali 38 % celkového príjmu, zatiaľ čo priemer v tomto sektore je približne 22 – 26 %. V dôsledku toho sa v článku 27 zákona č. 3185/2003 predpokladalo niekoľko zmien. Zákon č. 2190/1994, ktorý sa týka administratívneho výberového konania pre spoločnosti vo verejnom sektore, sa na spoločnosť Olympic Airlines nemal uplatňovať. Práva všetkých zamestnancov, ktorí podľa podmienok platných kolektívnych zmlúv mali právo odísť v roku 2003 alebo 2004 do dôchodku, by však ostali zachované.
- (43) Na rozdiel od spoločnosti Olympic Airways, ktorá financovala svoje operácie výlučne na dlh, sa plánovalo, že spoločnosť Olympic Airlines bude používať svoje vlastné finančné prostriedky. Spoločnosť Olympic Airlines začala svoju činnosť s malým alebo žiadnym dlhom a bolo to spôsobené v nemalej miere výberom položiek, ktoré sa previedli na nový subjekt. Medzi záväzkami spoločnosti Olympic Airlines v čase začatia jej činnosti nová spoločnosť nezdedila žiadny finančný dlh materskej spoločnosti, ktorá bola v tomto štádiu zadlžená sumou 207 mil. EUR.

⁽⁸⁾ Obidva články sa týkajú práv veriteľov na ochranu v súvislosti s prevodom aktív.

⁽⁹⁾ Ú. v. ES L 201, 17.7.1998, s. 88.

(44) Podľa uplatniteľných ustanovení gréckeho zákona o konkurze (zákon č. 2190/1920), keď dôjde k odčleneniu oddelenia, úseku alebo útvaru a k jeho absorpcii fungujúcou spoločnosťou, akcie tejto činnejš spoločnosti ostanú v pôvodnej spoločnosti. V tomto prípade to znamená, že akcie spoločnosti Olympic Airlines mali zostať vlastníctvom spoločnosti Olympic Airways. V článku 27 zákona č. 3185/2003 sa ustanovuje, že v rámci procesu privatizácie prejdú všetky akcie vyplývajúce z odčlenenia jednotlivých divízií spoločnosti Olympic Airways na grécky štát. Navyše, všetky prípadné peňažné prostriedky pochádzajúce z následného predaja týchto divízií sa mali použiť na splatenie dlhov a splnenie záväzkov spoločnosti Olympic Airways. Grécko uviedlo, že týmto postupom sa finančné aktíva prevedú na štát a ich hodnota sa nemôže spochybníť, pretože sú výsledkom hodnotenia, ktoré urobili audítori. Grécky štát sa navyše domnieva, že tieto aktíva, keď ich predá štát, prinesú vyššiu cenu, ako v prípade, keby majetková účasť nebola prevedená na štát.

3.3. „PREDDAVOK“ VO VÝŠKE 130 312 450 EUR V PROSPECH SPOLOČNOSTI OLYMPIC AIRWAYS

(45) Prostredníctvom nariadenia ministerstva č. 2/71992/A0024 z 22. decembra 2003 prijatého v súlade s článkom 27 zákona č. 3185/2003 grécky štát zriadil špeciálny účet v banke Bank of Greece s názvom účtu „Grécky štát – Účet na privatizáciu skupiny Olympic Airways“. Na účet sa mali pripisovať všetky prípadné výnosy z predaja v rámci procesu privatizácie spoločností v rámci skupiny Olympic Airways (prvou bola spoločnosť Olympic Airlines), ktorých akcie boli prevedené na grécky štát. Na krytie potrebných výdavkov, do privatizácie spoločností v rámci skupiny, štát vložil na tento účet sumu označenú ako „preddavok“ (*prokatalofi*) alebo „preddavková platba“ (*proplioimi*). Tento preddavok sa rovná nominálnej hodnote základného imania spoločnosti Olympic Airlines (130 312 450 EUR).

(46) Tie časti záväzkov spoločnosti Olympic Airways, ktoré sa nemali previesť na nový subjekt – spoločnosť Olympic Airlines, a najmä výdavky súvisiace s predčasným odchodom určitých zamestnancov do dôchodku sa mali financovať zo špeciálneho účtu, ako aj z príjmu získaného poskytovaním služieb spoločnosti Olympic Airlines a tretím stranám.

3.4. SPATOSIMO A PLATBY LETISKU AIA

(47) Listom z 19. januára 2004 zaslal navrhovateľ Aegean Airlines Komisii kópiu listu gréckeho Úradu civilného letectva adresovaného hlavnému audítorovi štátu, ktorý bol tiež zaslaný spoločnosti Athens International Airport „AIA“ (ref. č. DII/A/28751/11626 z 22. júla 2003). Z tohto listu vyplýva, že v súvislosti s „daňou na modernizáciu a rozvoj letísk“ známej aj ako *spatosimo*, vyberanej od pasažierov leteckými dopravcami, ktorí ju majú

odvádzať štátu, spoločnosť Olympic Airways dlhovala sumu 26 001 473,33 EUR.

(48) Z tohto listu tiež vyplynulo, že grécky Úrad civilného letectva požadoval splatenie tejto dlžnej sumy vo výške 26 mil. EUR. Z toho vyplýva, že spoločnosť Olympic Airways, hlavný používateľ gréckych letísk, neplatil *spatosimo* a tým donútil štát, aby našiel prostriedky, ako poskytnúť podporu spoločnosti AIA, ktorá bola novozałożenou spoločnosťou závislou od dane *spatosimo*. Hoci spoločnosť Olympic Airways bola povinná splatiť dlžné sumy v budúcnosti, Komisia sa domnievala, že táto spoločnosť mala prospech z tolerancie štátu, ktorý nielenže ju nesankcionoval za omeškanie platieb, ale zaviedol mechanizmy, na základe ktorých museli ostatné grécke letiská prispievať na krytie strát spôsobených neskorými úhradami alebo neplatením dlhov na daní *spatosimo* zo strany spoločnosti Olympic Airways.

4. PRIPOMIENKY PRIJATÉ POČAS KONANIA

4.1. POČIATOČNÉ PRIPOMIENKY GRÉCKYCH ORGÁNOV

(49) Dňa 11. júna 2004 Grécko predložilo svoju reakciu na začatie konania. Začalo vysvetlením, že podľa jeho názoru najvhodnejším riešením pre spoločnosť Olympic Airways bola privatizácia jednotlivých predmetov podnikania a činností skupiny. Privatizácia by prebehla podľa možnosti čo najrýchlejšie a plne v súlade so všetkými platnými pravidlami a požiadavkami gréckeho práva a práva ES; Komisia mala byť o vývoji v plnom rozsahu informovaná. Grécko vysvetlilo, že privatizácia je pre orgány ekonomicky najvhodnejším riešením, pretože prinesie viac peňazí, ako by bolo možné očakávať, ak by spoločnosť išla do likvidácie. Grécke orgány pripustili, že alternatíva privatizácie by mala aj sociálne a iné neekonomické prínosy, avšak zdôraznili, že ekonomická analýza bola jediným kritériom pri rozhodovaní o najvhodnejšej stratégii.

(50) Grécko poukázalo na pokrok, ktorý sa už dosiahol počas procesu privatizácie, ktorá bola Komisii vopred oznámená. Grécko potvrdilo, že letecké činnosti spoločností Olympic Airways a Olympic Aviation sa odčlenili a prešli do existujúcej spoločnosti Macedonian spolu s určitým nehmotným majetkom, ako sú prevádzkové intervaly, práva vyplývajúce z dvojstranných dohôd, obchodná známka a logo a *goodwill* spoločnosti Olympic Airways. Spoločnosť Macedonian sa premenovala na Olympic Airlines. Vlastníctvo akcií spoločnosti Olympic Airlines (po zvýšení základného imania, aby zodpovedalo nepeňažnému vkladu v podobe leteckej činnosti) bolo prevedené priamo na grécky štát, čím bola spoločnosť Olympic Airlines vyňatá zo skupiny Olympic Airways. Nová spoločnosť začala vykonávať činnosť 12. decembra 2003 po získaní všetkých potrebných licencií.

- (51) Grécke orgány ďalej vysvetlili, že strategickým modelom spoločnosti Olympic Airlines bolo vytvorenie životaschopného leteckého dopravcu, ktorý by poskytoval služby pravidelnej leteckej dopravy, pôsobil s priemernými nákladmi práce v danom odvetví a ktorý by bol schopný využiť výhody niekoľkých faktorov vrátane dobrého imidžu obchodnej značky Olympic Airways, pozície Grécka ako jedného z 15 obľúbených turistických destinácií na svete a olympijských hier v roku 2004 v Aténach. Bolo vymenované nové vedenie spoločnosti Olympic Airlines a prebiehala dôkladná revízia obchodného plánu.
- (52) Po začatí činnosti spoločnosti Olympic Airlines spoločnosť Olympic Airways prestala byť licencovaným leteckým dopravcom EÚ a bola premenovaná na Olympic Airways Services. Spoločnosť Olympic Aviation tiež prestala vykonávať letecké činnosti s výnimkou obmedzených všeobecných leteckých a helikoptérových služieb, ktoré sa mali previesť na novú spoločnosť.
- (53) Pokiaľ ide o neletecké činnosti, ktoré sa teraz zoskupili v spoločnosti Olympic Air Services (pozemná obsluha, údržba a inžinierstvo a odborný výcvik posádok), Grécko uviedlo, že má v úmysle sprivatizovať aj tieto činnosti. Bolo to ustanovené aj v zákone č. 3185/2003. Plánoval sa aj predaj akejkoľvek prípadnej účasti v iných spoločnostiach, ako sú Olympic Catering a Galileo Hellas. Spoločnosť Olympic Airways mala majetkovú účasť aj v troch spoločnostiach zabezpečujúcich letecké palivo pre aténske medzinárodné letisko, konkrétne Athens Airport Pipeline, Olympic Fuel a Olympic IntoPlane, a očakávalo sa, že tieto majetkové účasti budú odpredané riadne a včas. Predaj týchto spoločností by bol relatívne jednoduchý, pretože mali „čisté bilancie“ a ich súkromní akcionári mali prednostné právo na ich odkúpenie.
- (54) Grécke orgány chceli vysvetliť niekoľko záležitostí týkajúcich sa reštrukturalizácie, ktoré boli vznesené pri začatí konania.
- (55) Pokiaľ ide o dohody medzi spoločnosťou Olympic Airways a spoločnosťou Olympic Airlines, Grécko tvrdilo, že všetky služby sa poskytujú za trhové sadzby a sú v súlade so všeobecne platnou obchodnou politikou spoločnosti Olympic Airways. Grécke orgány sa tiež zaviazali postúpiť tieto dohody Komisii.
- (56) Pokiaľ ide o prenájom lietadiel, Grécko zdôraznilo, že na spoločnosť Olympic Airlines boli prevedené výlučne lietadlá v plnom rozsahu vlastnené spoločnosťou Olympic Airways. Lietadlá, ktoré si spoločnosť Olympic Airways prenajala, boli dané do prenájmu spoločnosti Olympic Airlines za trhové sadzby, pretože vypovedanie nájomných zmlúv pred uplynutím ich platnosti by viedlo k tomu, že by spoločnosť Olympic Airways musela znášať straty, ktoré by vznikli prenajímateľom. Operatívny lízing by prešiel priamo na spoločnosť Olympic Airlines, čím by spoločnosť Olympic Airways prestala byť zmluvnou stranou lízingovej zmluvy.
- (57) Pokiaľ ide o nájom 4 lietadiel Airbus A340-300, na ktoré sa čiastočne vzťahovali štátne záruky (do výšky 45 % hodnoty financovania), tento nájom nemal prejsť na novú spoločnosť. Spoločnosť Olympic Airlines by prevádzkovala tieto lietadlá na základe podnájmu (sublízingu), pričom by platila spoločnosti Olympic Airways trhové sadzby. Tým grécke orgány odôvodňovali, že na spoločnosť Olympic Airlines neprejdú žiadne štátne výhody.
- (58) Pokiaľ ide o štátne záruky za tieto lietadlá, Grécko tvrdilo, že aj keď v rozhodnutí z roku 2002 bola pomoc na reštrukturalizáciu poskytnutá spoločnosti Olympic Airways v niekoľkých formách (vrátane štátnych záruk) vyhlásená za nezlučiteľnú, Komisia nariadila vrátenie len poslednej tranže (41 mil. EUR) pomoci na reštrukturalizáciu poskytnutej spoločnosti Olympic Airways (ako aj vrátenie neschválenej novej pomoci) z dôvodov oprávnených očakávaní. Grécko tvrdí, že vzhľadom na skutočnosť, že v rozhodnutí z roku 2002 sa výslovne neustanovuje vrátenie (alebo zrušenie) štátnych záruk, zabezpečilo ich pokračovanie.
- (59) Pokiaľ ide o prevod záväzkov poskytovať služby vo verejnom záujme, Grécko tvrdilo, že sa tak stalo v súlade so zákonom, keďže prevádzkovanie týchto trás tvorilo neoddeliteľnú súčasť leteckých činností spoločnosti Olympic Aviation a trasy boli obsluhované tými istými lietadlami a tými istými posádkami ako zvyšok siete.
- (60) Pokiaľ ide o údajne novú pomoc v prospech spoločnosti Olympic Airways, grécke orgány vyjadrili určitú pochybnosť o tom, čo sa myslí pod pojmom „daňové záväzky“. Grécke orgány tvrdili, že Komisia neobjasnila, ako grécke orgány „pomáhali“ spoločnosti Olympic Airways tolerovaním neplatenia určitých záväzkov (nielen daňových). Ďalej argumentovali tým, že pri takomto tvrdení mala Komisia niesť dôkazné bremeno, avšak dôkaz neposkytla. Grécko zopakovalo, že spoločnosť Olympic Airways podlieha všeobecne platným gréckym zákonom a postupom, ktoré sa v tejto súvislosti uplatňujú na všetky grécke spoločnosti.

- (61) Pokiaľ ide o údajné neplatenie dane *spatosimo*, grécka vláda konštatovala, že je potrebné rozlišovať medzi vzťahom medzi leteckými dopravcami, ktorí vyberajú *spatosimo*, a Úradom civilného letectva, ktorému ho odvádzajú, a vzťahom medzi týmto úradom a letiskami v Grécku (vrátane letiska AIA), ktorým je poskytované financovanie z dane *spatosimo* vypočítané na základe počtu prepravených cestujúcich. Pokiaľ ide o mechanizmus výberu dane, leteckí dopravcovia ju vyberajú od svojich cestujúcich a potom ju odvádzajú štátu. Takto vybraná daň, ktorá nebola odvedená štátu, je dlhom voči štátu a podlieha všeobecnému ustanoveniu „KódeXu výberu dlhov voči štátu“ (KEDE). To bola aj situácia v prípade uvedenej sumy 26 001 473,33 EUR, ktorú spoločnosť Olympic Airways nezaplatila včas, ale neskôr bola splatená v splátkach spolu so všetkými uplatniteľnými úrokmi z omeškania a pokutami.
- (62) Mechanizmus výberu bol nezávislý od mechanizmu vyplácania, v rámci ktorého grécky štát (prostredníctvom Úradu civilného letectva) vyplácal letiskám príslušné sumy. Hoci tieto dva mechanizmy mali fungovať súčasne a jeden mal financovať druhý, povinnosť gréckeho štátu platiť letiskám nezávisela od jeho schopnosti vyberať sumy splatné leteckými dopravcami. V dôsledku toho sa vyskytli situácie, keď bol štát nútený poskytnúť sumy, ktoré zatiaľ ešte neboli vybrané. Hoci štát nebol s touto situáciou spokojný, nešlo o štátnu pomoc, keďže leteckí dopravcovia neboli zbavení povinnosti platiť (vrátane úrokov z omeškania a penále). V konkrétnom prípade uvedenom v oznámení o začatí konania bol grécky štát nútený z dôvodu obmedzenia peňažných tokov zmeniť percentuálny podiel rozdelenia dane *spatosimo* medzi jednotlivé letiská tak, že poskytol väčší podiel letisku AIA (čo malo za následok krátkodobé zníženie platieb splatných ostatným letiskám). Bolo to nevyhnutné, pretože finančnú situáciu letiska AIA sledovala Európska investičná banka a komerční veritelia, pričom pre problém, či spoločnosť Olympic Airways platila svoje dlžné sumy, bol tento krok irelevantný.
- (63) Grécky štát uviedol, že Komisia uviedla neplatenie dane *spatosimo* ako jediný dôkaz neplatenia záväzkov zo strany spoločnosti Olympic Airways voči štátu.
- (64) Pokiaľ ide o špeciálny účet stanovený zákonom č. 3185/2003 grécke orgány konštatovali, že preddavková platba v prospech spoločnosti Olympic Airways vo výške 130 312 450 EUR bola dočasným opatrením a bolo to niečo, čo by urobil každý obozretný investor v trhovom hospodárstve. V čase predaja spoločnosti Olympic Airlines sa všetky vopred vyplatené sumy vrátia na špeciálny účet. Grécke orgány ďalej vysvetlili, že akcie spoločnosti Olympic Airlines už nepatria do skupiny Olympic Airways, ale štátu. Keďže však hodnota spoločnosti Olympic Airways poklesla o hodnotu leteckej divízie, poskytnutie určitej preddavkovej platby v prospech spoločnosti Olympic Airways, ktorá nepresahuje hodnotu jej „strateného“ majetku, bolo primeraným a vhodným opatrením na účely reštrukturalizácie a privatizácie.
- (65) V prípade, že výnos z predaja spoločnosti Olympic Airlines nebude stačiť na splatenie vopred zaplatenej sumy vo výške 130 312 450 EUR, rozdiel sa vyrovná z predaja neleteckých činností. V zákone č. 3185/2003 sa ustanovuje, že výnosy z predaja týchto divízií sa zaplatia na špeciálny účet. V prípade, že finančné záväzky spoločnosti Olympic Airways presiahnu nominálnu hodnotu základného imania spoločností, ktoré sa majú predať, potom sa uplatní grécky zákon o platobnej neschopnosti a veritelia si môžu zodpovedajúco uplatniť svoje príslušné nároky.
- (66) Všetky sumy z predaja, z ktorého výnosy presiahnu nominálnu hodnotu základného imania predaných spoločností, zostanú štátu a spoločnosť Olympic Airways ich nebude môcť použiť. Spoločnosť Olympic Airways bude mať prístup k účtu len na účely splnenia svojich záväzkov súvisiacich s odstupným a dôchodkovým zabezpečením a na krytie finančných záväzkov spoločností Olympic Airways a Olympic Aviation počas procesu reštrukturalizácie a likvidácie.
- (67) Grécke orgány konštatovali, že zákon č. 3185/2003 bol pokusom o maximalizáciu hodnoty majetkovej účasti s cieľom maximalizovať vrátenie pomoci a návratnosť investícií. V prípade konkurzu by ochrana veriteľov nebola lepšia.
- (68) Alternatívne, ak by Komisia dospela k názoru, že „predavková platba“ nebola v súlade s tým, čo by urobil súkromný investor v trhovom hospodárstve, aby maximalizoval vrátenie pomoci a návratnosť investícií, potom by grécke orgány požiadali Komisiu, aby zvažila, či preddavková platba predstavovala z hľadiska usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu pomoc na záchranu zlučiteľnú so spoločným trhom podľa článku 87 ods. 3 písm. c). V tom prípade by grécke orgány chceli uviesť, že podmienky na poskytnutie pomoci na záchranu boli po decembri 2003 splnené, čo možno doložiť obchodnými plánmi a inými dokumentmi.
- (69) Pokiaľ ide o otázku možnej pomoci budúcim kupujúcim ktorejkoľvek zo spoločností zo skupiny Olympic, grécke orgány chceli Komisiu uistiť o svojom úmysle predať spoločnosť Olympic Airlines a akékoľvek jej ďalšie divízie alebo predmety podnikania za trhové ceny a uskutočnilo by sa to v súlade s platným gréckym právom a právom Spoločenstva.

- (70) Grécke orgány nesúhlasili so závermi, že grécky štát chce chrániť spoločnosť Olympic Airlines pred vymáhaním splnenia rozhodnutia z roku 2002 tým, že zakázal všetkým prípadným veriteľom spoločnosti Olympic Airways podať žalobu proti spoločnosti Olympic Airlines. Tvrdili, že to nebol ich úmysel, ich úmyslom bola maximalizácia vrátenia investícií. Vysvetlili, že špeciálny účet funguje tak, aby sa zabezpečilo, že sumy do výšky nominálnej hodnoty majetkovej účasti v spoločnosti Olympic Airlines budú k dispozícii spoločnosti Olympic Airways a jej veriteľom, aby sa zabezpečila primeraná úroveň ochrany. Grécko zdôraznilo, že bolo oprávnené rozhodnúť o najvhodnejších spôsoboch reštrukturalizácie a privatizácie a že zavedenie zabezpečenia s cieľom zaistiť, aby veritelia Olympic Airways mali aspoň takú istú úroveň ochrany, akú by mali za iných podmienok, bolo legitímnym konaním Grécka. Ochrana veriteľov by sa nemala zamieňať s povinnosťou vrátiť pomoc podľa rozhodnutia z roku 2002.
- (71) Grécko nesúhlasilo ani so záverom Komisie, že vytvorenie spoločnosti Olympic Airlines nie je riešením, pretože jej životaschopnosť nie je zaručená. Grécko uviedlo, že je presvedčené, že spoločnosť Olympic Airlines bude úspešná.
- (72) Pokiaľ ide o navrhované dlhé obdobie realizácie celkovej reštrukturalizácie a privatizácie, Grécko uviedlo, že berie na vedomie obavy Komisie a pokúsi sa tento proces urýchliť, keď to bude možné. Úmyslom Grécka bolo predložiť Komisii nový časový harmonogram realizácie plánu na reštrukturalizáciu a privatizáciu a následnej likvidácie spoločnosti Olympic Airways.
- (73) Pokiaľ ide o otázku ostatných zákonov poskytujúcich spoločnosti Olympic Airways osobitné výnimky alebo imunity, Grécko znova zdôraznilo, že ustanovenia zákona č. 96/1975 udeľujúce osobitné výsady spoločnosti Olympic Airways (v oblastiach platenia poplatkov z transakcií, výnimky z platenia správnych poplatkov a poplatkov za leteckú prepravu a v oblasti štátnych záruk) boli zrušené a spoločnosť Olympic Airways je povinná platiť všetky všeobecne uplatniteľné dane a poplatky a pôsobí v prostredí trhového hospodárstva.

4.2. PRIPOMIENKY TRETÍCH STRÁN

- (74) Po uverejnení listu adresovaného gréckym orgánom v Úradnom vestníku Európskej únie boli v stanovenej lehote prijaté pripomienky od ďalších dvoch zainteresovaných strán.

4.2.1. AEGEAN AIRLINES

- (75) Prvý súbor pripomienok predložil grécky letecký dopravca Aegean Airlines (ďalej len „Aegean“). Išlo o tieto pripomienky.

Preferenčné podmienky uhrádzania platieb medzi spoločnosťou Olympic Airways a letiskom AIA

- (76) Spoločnosť Aegean tvrdila, že počas prvého roku činnosti na letisku AIA uhrádzala spoločnosť Olympic Airways menej ako 30 % svojich záväzkov voči letisku AIA, že medzi letiskom AIA a spoločnosťou Olympic Airways (najväčším individuálnym zákazníkom letiska AIA – 35 %) boli uzavreté dohody a že boli zaregistrované dve prioritné hypotéky na tri lietadlá spoločnosti Olympic Airways v prospech letiska AIA na zabezpečenie uhrádzania súm prevyšujúcich 29 mil. EUR plus úroky a výdavky. Spoločnosť Aegean odhadovala záväzok spoločnosti Olympic Airways po lehote splatnosti voči letisku AIA rádovo vo výške 70 – 80 mil. EUR. Spoločnosť Aegean ďalej tvrdila, že letisko AIA, ktorého 55 % akcií vlastní štát, pripustilo, aby spoločnostiam Olympic Airways a Olympic Airlines vznikli voči tomuto letisku značné dlhy, pričom ostatné letecké spoločnosti túto možnosť nemali. Spoločnosť Aegean odhaduje, že ak by tie isté prostriedky boli poskytnuté jej, získala by prevádzkový kapitál vo výške 40 – 50 mil. EUR.

Finančná výkonnosť spoločností zo skupiny Olympic Airways

- (77) Spoločnosť Aegean uviedla, že spoločnosť Olympic Aviation zaznamenala straty 32,2 mil. EUR, čo zodpovedalo 39 % jej príjmov dosahujúcich 83 mil. EUR, a to napriek tomu, že získala od gréckeho štátu kompenzáciu vo výške 8,2 mil. EUR za „včasné premiestnenie“ jej činností z letiska Ellinikon na letisko AIA. Dlhy spoločnosti Olympic Aviation voči spoločnosti Olympic Airways vzrástli zo 68 mil. EUR v roku 2000 na 127 mil. EUR na konci roka 2002. Spoločnosť Olympic Airways nekonsolidovala v rokoch 2001 a 2002 účty spoločnosti Olympic Aviation a spoločnosť Aegean je toho názoru, že dôvodom bolo dosiahnuť, aby účtovné knihy materskej spoločnosti vyzerali lepšie.
- (78) Spoločnosť Aegean uviedla aj niekoľko ukazovateľov ziskovosti spoločnosti Olympic Airways v roku 2003. Podľa verejne dostupných informácií o leteckej doprave, letecká doprava zabezpečovaná spoločnosťou Olympic Airways poklesla v roku 2003 o 8 %, zatiaľ čo jej koeficient zaťaženia poklesol o 5 %. Pokles bol najvýraznejší v európskej sieti, kde predstavoval 14,4 %, zatiaľ čo počet obchodných cestujúcich poklesol o 26 %. Podľa názoru spoločnosti Aegean tento pokles počtu cestujúcich spolu s čoraz problematickejšou situáciou na trhu (rastúce ceny paliva, zvýšená konkurencia zo strany nízkonákladových prepravcov) znamená, že sa finančná situácia skupiny OAG v priebehu roku 2003 musela zhoršiť.

Možné subvencovanie spoločnosti Olympic Airlines vo forme neplatenia dlhov spoločnosti Olympic Airways Services

- (79) Spoločnosť Aegean vyjadrila podozrenie, že nová spoločnosť neplatila (alebo neplatila dostatočne) za služby, ktoré jej poskytovala spoločnosť Olympic Airways Services.

- (80) Podľa spoločnosti Aegean preddavková platba vo výške 130 312 450 mil. EUR zložená na špeciálnom účte sa vyčerpala za osem mesiacov.
- (81) Bol prijatý nový zákon (zákon č. 3259/2004), ktorý chránil spoločnosti Olympic Airways Services a Olympic Aviation pred exekučným konaním proti nim. Podľa tohto zákona sa do 28. februára 2005 nezačne žiadne exekučné konanie na majetok (hnuteľný alebo nehnuteľný) spoločnosti Olympic Airways Services alebo spoločnosti Olympic Aviation, ani sa nevydá žiadne nariadenie predbežného opatrenia ani v Grécku, ani mimo Grécka. Dôvodom prijatia tohto zákona bolo zrejme to, že určití veritelia zadržali jedno lietadlo Airbus 300-600 a hrozili, že ho predajú na úhradu svojho dlhu.
- (82) Spoločnosť Aegean sa sťažovala, že grécky štát automaticky, bez verejnej súťaže pridelení spoločnosti Olympic Airlines trasy spoločnosti Olympic Aviation, ktoré boli predmetom záväzkov poskytovania služieb vo verejnom záujme uložených tejto spoločnosti. Okrem toho, všetky práva spoločnosti Olympic Airways na prepravu do štátov, ktoré nepatria do EHP, prevzala nová spoločnosť bez prehodnotenia kritérií na pridelenie, hoci aj ďalšie letecké spoločnosti vrátane spoločnosti Aegean prejavili záujem, aby im boli tieto práva pridelené.
- (83) Spoločnosť Aegean zastávala názor, že prevod aktív na spoločnosť Olympic Airlines bez zodpovedajúcich záväzkov mohol byť nezlučiteľný so zmluvou i gréckou ústavou.
- (84) Podľa tlačových správ vznikli spoločnosti Macedonian pred transformáciou na spoločnosť Olympic Airlines daňové záväzky celkovo vo výške 3,5 mld. GRD. Spoločnosť Aegean tvrdila, že grécky štát si voči spoločnosti Olympic Airlines neuplatnil v súvislosti s touto sumou žiadny nárok.

4.2.2. RYANAIR

- (85) Pripomienky prišli aj od írskej nízkonákladovej leteckej spoločnosti Ryanair. Ryanair predložil niekoľko všeobecných pripomienok týkajúcich sa uplatňovania pravidiel Spoločenstva o štátnej pomoci v členských štátoch iných ako je Grécko a v súvislosti s leteckými spoločnosťami inými ako je Olympic. Pokiaľ ide o tento prípad, spoločnosť Ryanair najprv poznamenala, že nemohla vzniknúť pripomienky k listu, ktorý zaslala grécka vláda, pretože nebol k dispozícii jeho preklad do anglického jazyka.
- (86) Spoločnosť Ryanair ďalej uviedla, že v pôvodnom zisťovaní týkajúcom sa spoločnosti Olympic Airways sa zistilo, že spoločnosť Olympic Airways získala štátnu pomoc vyššiu ako 1 mld. EUR a napriek tomu sa od

nej vyžaduje, aby gréckemu štátu splatila len 200 mil. EUR. Ostatné letecké spoločnosti boli nútené dotovať krachujúceho národného dopravcu prostredníctvom vyšších leteckých poplatkov, pretože spoločnosti Olympic Airways bol povolený odklad, pokiaľ ide o platenie týchto poplatkov. Podľa názoru spoločnosti Ryanair pokračujúca neoprávnená podpora poskytovaná tejto krachujúcej národnej leteckej spoločnosti vážne oslabovala možnosť nových a efektívnejších dopravcov vstúpiť na trh. Označila vytvorenie novej leteckej spoločnosti zbavenej dlhov za neprijateľné a zaujímala sa, či sa pri žiadosti o udelenie osvedčenia leteckého prevádzkovateľa novej spoločnosti použil bežný postup podľa článku 4 nariadenia Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých spoločností⁽¹⁰⁾. Záverom spoločnosť Ryanair uviedla, že Grécku by sa nemalo povoliť opäť obchádzať pravidlá a pokračovať v podpore krachujúcej národnej leteckej spoločnosti.

4.3. ODPOVEĎ GRÉCKA NA PRIPOMIENKY TRETÍCH STRÁN

- (87) Grécko vyjadrilo názor, že informácie uvedené v pripomienkach predložených tretími stranami sú nepresné a k zisťovaniu neprispeli ničím novým. Grécke orgány opätovne uviedli, že predchádzajúci proces privatizácie leteckej spoločnosti sa skončil 6. októbra 2004 a že bola vymenovaná nová skupina poradcov pre privatizáciu spoločnosti Olympic Airlines, ako aj ostatných predmetov podnikania a divízií. Nová skupina poradcov už začala pracovať a pokrok sa dosiahol vo „fáze návrhu“. Bol vypracovaný aj orientačný harmonogram privatizácie.
- (88) Ku konkrétnym pripomienkam vzneseným tretími osobami Grécko uviedlo tieto odpovede:

4.3.1. PRIPOMIENKY LETECKEJ SPOLOČNOSTI AEGEAN AIRLINES

- (89) Pokiaľ ide o údajné prednostné zaobchádzanie so spoločnosťou Olympic Airways na letisku AIA, touto záležitosťou sa už zaoberal Súdny dvor (vec C-415/03, *Komisija/Grécko*) v rámci súčasného vyšetrovania vo veci štátnej pomoci a v rámci ďalšieho vyšetrovania vo veci štátnej pomoci (vec NN 27/1996 *Výstavba a využívanie aténskeho medzinárodného letiska*). Hoci 55 % letiska AIA vlastní štát, je prevádzkované ako nezávislý súkromný podnik nepodliehajúci pri svojej každodennej činnosti kontrole zo strany vlády. Bolo preto výlučne zodpovedné za vyberanie letiskových poplatkov a za opatrenia na úhradu omeškaných platieb. Z deviatich riaditeľov letiska AIA boli štyria vymenovaní štátom, štyria stavebnými investormi a jeden bol nezávislou osobou. Grécko zopakovalo, že už vysvetlilo otázky týkajúce sa oneskorených platieb dane *spatosimo*.

⁽¹⁰⁾ Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 1.

- (90) K otázke možného dotovania spoločnosti Olympic Airlines vo forme neplatenia dlhov spoločnosti Olympic Airways Services Grécke orgány uviedli, že všetky služby, ktoré poskytovala spoločnosť Olympic Airways Services spoločnosti Olympic Airlines, boli poskytované za trhových podmienok. Grécke orgány predložili určité listinné dôkazy platieb spoločnosti Olympic Airlines v prospech spoločnosti Olympic Airways.
- (91) Grécko poskytlo doklady na podporu svojho tvrdenia, že spoločnosť Olympic Airlines nemá žiadne neuhradené platby voči žiadnemu štátnemu subjektu. V tejto súvislosti boli predložené dôkazy týkajúce sa aktuálnych platieb daňovým orgánom v súvislosti s daňou z príjmov zo závislej činnosti (FMY), DPH, letiskovými poplatkami (na letisku AIA a iných letiskách), daňou *spatosimo* a príspevkami na sociálne zabezpečenie (IKA).
- (92) Grécko konštatovalo, že sumy na špeciálnom účte sa používali v súlade s ustanoveniami zákona č. 3185/2003. Preddavková platba pripísaná na účet bola podľa neho krátkodobým opatrením, ktoré by prijal každý obozretný investor v trhovom hospodárstve. Táto preddavková platba sa využila najmä na mzdy v spoločnostiach Olympic Airways a Olympic Aviation, náklady na prenájom lietadiel a náklady na predčasný odchod zamestnancov spoločností Olympic Airways a Olympic Aviation do dôchodku.
- (93) Spoločnosť Olympic Airlines nedostala žiadne finančné prostriedky zo špeciálneho účtu ani priamo, ani nepriamo. Grécke orgány takisto rázne popierali tvrdenie, že na spoločnosť Olympic Airlines neboli pri jej vzniku prevedené žiadne záväzky.
- (94) Suma 130 312 450 EUR bola poskytnutá v splátkach počas obdobia od 24. decembra 2003 do 13. mája 2004 (obdobie kratšieho ako šesť mesiacov). Bola vyplatená tak, že v prípade, ak by Komisia rozhodla, že predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 zmluvy, potom by boli splnené všetky podmienky, aby ju bolo možné klasifikovať ako pomoc na záchranu. Na podporu svojho tvrdenia, že hotovostný preddavok by mohol predstavovať pomoc na záchranu, Grécko poukazuje na skutočnosť, že:
- Spoločnosť Olympic Airways bola firmou v ťažkostiach v zmysle usmernení,
 - preddavková platba v prospech spoločnosti Olympic Airways predstavovala podporu likvidity,
 - očakávalo sa, že preddavkové sumy poskytnuté na podporu likvidity sa splatia počas obdobia, ktoré nebude trvať dlhšie ako 12 mesiacov po vyplatení poslednej splátky spoločnosti Olympic Airways.
- Posledná splátka bola vyplatená v máji 2004 a splatenie sa malo uskutočniť po privatizácii spoločnosti Olympic Airlines v máji 2005,
- poskytnutím pomoci na záchranu sa predišlo vážnym sociálnym problémom v Grécku,
 - spoločnosť Olympic Airways prestala byť leteckým dopravcom a prevádzkuje len neletecké služby, aby sa obmedzili účinky presahovania do ostatných členských štátov,
 - preddavková platba bola potrebná na udržanie spoločnosti v činnosti na obmedzené obdobie, na ktoré bola poskytnutá; suma bola primeraná a porovnateľná s ostatnými sumami pomoci na záchranu schválenými Komisiou pre iné podniky podobnej veľkosti alebo podniky pôsobiace v tej istej oblasti.
- (95) Podľa názoru Grécka nový zákon, ktorý chráni spoločnosti Olympic Airways Services a Olympic Aviation pred exekučnými konaniami proti nim (zákon č. 3259/2004), bol nevyhnutný na zabezpečenie procesu privatizácie. Toto dočasné opatrenie nezbavilo veriteľov ich práv, ale pozastavilo na obmedzené obdobie exekučné konania. Táto dočasná ochrana pred veriteľmi sa nevzťahovala na grécky štát ani na ostatné verejné orgány a vzťahovala sa len na spoločnosti Olympic Airways a Olympic Aviation. Toto opatrenie nepredstavovalo štátnu pomoc, pretože nepredpokladalo žiadny prevod štátnych prostriedkov (podľa zákona č. 3185/2003 mohli veritelia po odštiepení podať žalobu proti spoločnosti Olympic Airlines len v súvislosti s tými dlhmi, ktoré boli prevedené na spoločnosť Olympic Airlines).
- Záväzky poskytovať služby vo verejnom záujme a označenia podľa dvojstranných dohôd**
- (96) Podľa názoru Grécka prevod záväzkov poskytovať služby vo verejnom záujme a práv na označenie vyplývajúcich z dvojstranných dohôd na spoločnosť Olympic Airlines sa uskutočnil prevodom práv v súlade s gréckym právom obchodných spoločností. Dané trasy prevádzkovala buď spoločnosť Olympic Airways alebo spoločnosť Olympic Aviation a letecké divízie týchto spoločností sa previedli na spoločnosť Olympic Airlines.
- (97) Pokiaľ ide o údajných 3,5 mld. GRD daňových nedoplatkov spoločnosti Macedonian Grécko vysvetlilo, že daňové nedoplatky týkajúce sa obdobia 1993 – 1997 boli predmetom súdneho konania. Predmetná suma vrátane poplatkov a penále predstavovala 9 106 481,75 EUR a konanie vo veci ešte prebiehalo. Spoločnosť si na svojich účtoch vytvorila príslušnú rezervu na tento záväzok, kým nebudú známe výsledky konania.

4.3.2. PRIPOMIENKY SPOLOČNOSTI RYANAIR

- (98) Grécko úplne odmietlo pripomienky spoločnosti Ryanair a uviedlo, že spoločnosť Ryanair nepôsobí na gréckom trhu, nekonkuruje spoločnosti Olympic Airlines a využíva toto konanie na podporu argumentov týkajúcich sa jej vlastných prebiehajúcich diskusií s Komisiou.

4.4. PRIPOMIENKY PREDLOŽENÉ GRÉCKOM PO PRIJATÍ FORMÁLNEJ VÝZVY TÝKAJÚCEJ SA PRÍKAZU O POZASTAVENÍ POMOCI

- (99) Komisia poslala 11. októbra 2004 formálnu výzvu, v ktorej informovala Grécko o svojom úmysle vydať príkaz na pozastavenie pomoci, v ktorom bude od Grécka vyžadovať, aby pozastavilo akúkoľvek neoprávnenú pomoc dotedy, kým nebude môcť prijať rozhodnutie o jej zlučiteľnosti. Vo výzve informovala Grécko, že ak do desiatich dní od prijatia výzvy Komisia nedostane uspokojivé informácie preukazujúce, že Grécko už nevykonáva platby v prospech spoločnosti Olympic Airways, má v úmysle tento príkaz vydať. Grécko bolo tiež vyzvané, aby v súvislosti s touto záležitosťou predložilo svoje pripomienky.

- (100) Grécke orgány odpovedali na formálnu výzvu 28. októbra 2004. Grécko vyhlásilo, že vydanie príkazu v tomto štádiu by bolo neprimerané a neoprávnené a vážne by ohrozilo súčasné intenzívne úsilie Grécka zamerané na nájdenie riešenia problému týchto spoločností. Ďalej v súvislosti s podstatnými otázkami, ktoré vznikla Komisia vo formálnej výzve, uviedlo, že vzhľadom na skutočnosť, že spoločnosť Olympic Airways už nebola leteckým dopravcom, daň *spatosimo* už nevyberala. V súvislosti so „špeciálnym účtom“ a vyplatením sumy 130 312 450 EUR z tohto účtu v prospech spoločnosti Olympic Airlines Grécko uviedlo, že išlo o konanie obozretného investora alebo eventuálne vyplatenie pomoci na záchranu. Grécke orgány konštatovali, že nevidia potrebu vydania príkazu na pozastavenie pomoci v tomto štádiu konania vo veci formálneho zisťovania a nepocitujú významnú zmenu okolností od začatia konania ani nevidia dôkaz závažnej a nenapraviteľnej škody, ktorá by si vyžadovala takýto príkaz.

4.5. PRIPOMIENKY PREDLOŽENÉ GRÉCKOM PO VYDANÍ ROZSUDKU VO VECI C-415/03 KOMISIA/GRÉCKO

- (101) Ako už bolo uvedené, Komisia sa 23. mája 2005 písomne obrátila na grécke orgány so žiadosťou o informácie o opatreniach, ktoré malo Grécko prijať na zabezpečenie splnenia rozsudku Súdneho dvora z vo veci C-415/03 *Komisia/Grécko*.

- (102) Grécke orgány odpovedali listom z 2. júna 2005. Aj keď sa tento list týkal najmä problému vrátenia pomoci na základe rozhodnutia z roku 2002, bude jeho časť súvisiaca s reštrukturalizáciou a navrhovanou privatizáciou,

ktoré sú predmetom tohto konania vo veci zisťovania, zohľadnená v tomto rozhodnutí.

- (103) Grécke orgány najprv chceli vzniesť určité otázky týkajúce sa vrátenia pomoci spoločnosťou Olympic Airways. Grécke orgány poukázali na to, že hoci sa v bode 33 rozsudku Súdneho dvora uvádza, že „v rámci predmetnej činnosti sa previedli všetky aktíva spoločnosti Olympic Airways ... na novú spoločnosť Olympic Airlines,“ nebolo to správne tvrdenie, keďže niekoľko významných aktív zostalo v spoločnosti Olympic Airways, ktorá bola aj naďalej aktívna na niekoľkých trhoch.

- (104) Spoločnosti v rámci skupiny OAG boli v procese privatizácie a podrobnosti o tejto privatizácii už boli útvarom Komisie oznámené. Úmyslom gréckych orgánov bolo v plnom rozsahu dosiahnuť vrátenie pomoci a po predaji aktív spoločnosti Olympic Airlines by výnosy išli priamo gréckemu štátu. Ak by tieto výnosy nestačili na dosiahnutie vrátenia pomoci, potom by sa použili výnosy z predaja spoločností skupiny Olympic Airways zložené na špeciálnom účte v mene gréckeho štátu. Po vyčerpaní všetkých týchto kanálov mali grécke orgány v úmysle uskutočniť likvidáciu spoločnosti Olympic Airways.

- (105) Grécko sa zaviazalo, že v prípade, že tržby z predaja spoločnosti Olympic Airlines by v plnom rozsahu nestačili na uspokojenie vrátenia pomoci, žiadne všeobecné alebo osobitné ustanovenie gréckeho práva nebude chrániť „nástupnícke spoločnosti“ (výslovne vrátane spoločnosti Olympic Airlines) pred povinnosťou vrátiť pomoc, ktorú im ukladá rozhodnutie Komisie z decembra 2002. Konkrétnejšie, pokiaľ ide o osobitné ustanovenie zákona č. 3185/2003, ktoré poskytuje spoločnosti Olympic Airlines ochranu pred veriteľmi v súvislosti s dlhmi spoločnosti Olympic Airways vzniknutými pred reštrukturalizáciou, sa v liste ďalej uvádza „dokonca ani grécky štát nemôže od spoločnosti Olympic Airlines vymáhať dlhy spoločnosti Olympic Airways“ a že nadržanost práva Spoločenstva znamená, že v súvislosti s vymáhaním vrátenia pomoci sa toto ustanovenie nemôže použiť na zmarenie vplyvu rozhodnutia Komisie a pravidiel Spoločenstva o štátnej pomoci.

- (106) Grécke orgány objasnili, že účelom tohto ustanovenia bolo chrániť spoločnosť Olympic Airlines počas reštrukturalizácie, a nie chrániť ju pred možnou povinnosťou vrátiť pomoc podľa rozhodnutia z roku 2002. Podľa názoru Grécka možná budúca zodpovednosť za vrátenie pomoci spoločnosťou Olympic Airlines, ak by sa vrátenie pomoci v plnom rozsahu neuskutočnilo na úrovni skupiny Olympic Airways, by nebola možná v prípade, ak by sa nástupnícka spoločnosť predala za primeranú trhovú cenu na základe pôsobnosti usmernenia Komisie k procesu privatizácie.

5. VÝSLEDKY ODBORNEJ ŠTÚDIE, KTORÚ SI VYŽIADALA KOMISIA

- (107) Skôr ako sa Komisia mohla zaoberať hodnotením bodov vznesených pri začatí konania a informácií poskytnutých gréckymi orgánmi a tretími stranami, bolo potrebné preskúmať súčasnú ekonomickú a finančnú situáciu spoločností Olympic Airways (Olympic Airways Services) a Olympic Airlines a pokrok, ktorý sa dosiahol pri reštrukturalizácii a privatizácii.
- (108) Za týmto účelom Komisia poverila nezávislých expertov, spoločnosť Moore Stephens, aby vypracovali štúdiu o doterajšom priebehu reštrukturalizácie, činnosti a privatizácie jednotlivých spoločností skupiny Olympic Airways a predložili svoje zistenia skutočností, ktoré sa udiali od reštrukturalizácie.
- (109) Spoločnosť Moore Stephens (ďalej len „experti“) uskutočnila svoju štúdiu v Aténach v období od 9. do 26. mája 2005. Pomáhali im grécke orgány a ich poradcovia a tiež skutočnosť, že orgány a ich privatizační poradcovia pripravili databázu, takže potenciálni kupujúci, ktorí sa zapojili do procesu privatizácie mohli uskutočniť svoj vlastný výskum.
- ### 5.1. ZÁVERY EXPERTOV TÝKAJÚCE SA REŠTRUKTURALIZÁCIE
- (110) Experti preskúmali proces reštrukturalizácie a spôsob oceňovania aktív a pasív, ktoré sa mali previesť na spoločnosť Olympic Airlines a ktoré mali byť ponechané spoločnosti Olympic Airways, a dospeli k názoru, že určité položky nie sú v súlade ani s gréckymi, ani s medzinárodnými všeobecne uznávanými účtovnými zásadami (VUÚZ). Zistili, že v súvahe spoločnosti Olympic Airways bola pred reštrukturalizáciou uvedená suma 30 mil. EUR nazvaná *goodwill*. Táto suma bola ocenením obchodnej známky Olympic, loga Olympic, ochrannej známky spoločnosti Olympic Airlines a prevádzkových intervalov a dvojstranných dohôd zo strany vedenia spoločnosti. Ani grécke, ani medzinárodné VUÚZ neumožňujú, aby bol nehmotný majetok vytvorený vlastnou činnosťou alebo *goodwill* vykázaný v súvahe.
- (111) Ďalšie možné pochybnosti sa týkali ocenenia lietadiel. V čase odčlenenia boli lietadlá a motory pre lietadlá vlastnené spoločnosťami Olympic Airways a Olympic Aviation precenené na základe ich aktuálnej trhovej hodnoty. Urobila tak 1. októbra 2003 medzinárodná letecká konzultačná spoločnosť Airclaims Ltd., a výsledkom bolo zvýšenie hodnoty o približne 43,2 mil. EUR nad skutočnou odpísanou hodnotou.
- (112) Experti poukázali na to, že počiatočná súvaha spoločnosti Olympic Airlines neobsahovala prostriedky vyčlenené na sporné pohľadávky z obchodného styku. Zatiaľ čo vedenie spoločnosti Olympic Airlines bolo presvedčené, že všetky prevedené zostatky sa vyberú, experti sa domnievali, že je nereálne predpokladať nulovú úroveň nedobytných pohľadávok. Ďalšia suma vo výške 825 020 EUR označená ako „sporné pohľadávky“ bola zahrnutá do súvahy spoločnosti Macedonian pri transformácii. Experti zastávali názor, že bolo nerozvážne zahrnúť túto položku medzi aktíva.
- (113) Otváracia súvaha spoločnosti Olympic Airlines obsahovala aktíva 7,9 mil. EUR od spoločnosti Olympic Airways, podľa odhadu vedenia, ktoré boli predtým dlhom voči spoločnosti Macedonian. Zodpovedajúce pasíva neboli na spoločnosť Olympic Airlines prevedené, pretože ustanovenia zákona č. 3185/2003 umožňovali, aby pasíva boli ponechané spoločnosti Olympic Airways.
- (114) Do počiatočnej súvahy bola zahrnutá položka „rôzne pohľadávky“ vo výške 24,4 milióna EUR, ktorá sa týkala sumy splatnej spoločnosťou Olympic Airways v súvislosti s očakávanými čistými výnosmi z predaja dvoch lietadiel A300-600 vlastnených spoločnosťou Olympic Airways, ktoré zostali v súvahe spoločnosti Olympic Airways a boli prenajaté spoločnosti Olympic Airlines. Ani podľa gréckych, ani podľa medzinárodných VUÚZ nie je možné očakávať pohľadávku, ktorá súvisí s predajom dlhodobého majetku, ktorý spoločnosť nevlastní a ku ktorému zatiaľ nedošlo. Keďže sa zdá, že spoločnosť Olympic Airlines niesla náklady a využívala výhody vlastníctva týchto lietadiel, lietadlá mohli byť prevedené na spoločnosť Olympic Airlines spolu s ostatnými lietadlami za účtovnú hodnotu 19,2 mil. EUR.
- (115) Experti ďalej potvrdili, že v súvahe spoločnosti Olympic Airlines chýbala väčšina pasív z leteckých činností, ktoré existovali v spoločnostiach Olympic Airways a Olympic Aviation. Podľa gréckeho práva obchodných spoločností sa musia previesť všetky aktíva a pasíva týkajúce sa činností, ktoré sa odčlenili v rámci reštrukturalizácie spoločnosti. Aj keď tento proces zahŕňal nevyhnutný stupeň subjektivity, právne predpisy neumožňovali vedeniu spoločnosti, aby postupovalo selektívne pri prevode aktív a pasív. Zákon č. 3185/2003 však obsahoval ustanovenia, ktoré vedeniu skupiny Olympic Airways umožnili selektívne uprednostniť vylúčenie pasív zo súvahy odčlenenej spoločnosti pred obvyklými požiadavkami právnych predpisov. Vedenie spoločnosti využilo zákon č. 3185/2003 na to, aby vylúčilo z odčlenenej spoločnosti všetky záväzky staršie ako jeden mesiac.

- (116) Experti urobili porovnanie prevedených pasív s tými, ktoré ostali spoločnosti Olympic Airlines, a to porovnaním výpisov z počiatočnej súvahy spoločnosti Olympic Airlines k 11. decembru 2003 s koncoročnými súvahami spoločností Olympic Airways a Olympic Aviation k 31.12.2003 (spoločnosti Olympic Airways a Olympic Aviation súvahu k 11. decembru 2003 nezostavovali).

VÝPISY ZO SÚVAH	Olympic Airlines 11. december 2003	Olympic Airways 31. december 2003	Olympic Aviation 31. december 2003	
Rezerva na ukončenie činnosti				
Rezerva na dávky pri odchode do dôchodku	33 922 469	82 035 663	10 534 535	Poznámka 1
Ostatné	7 616	89 230 530	709 865	Poznámka 1
	33 930 085	171 266 193	11 244 400	
Dlhodobé záväzky				
Bankové úvery	—	148 036 005	—	Poznámka 2/ Poznámka 1
Ostatné dlhodobé záväzky	—	1 018 427	—	Poznámka 1
	—	149 054 432	—	
Krátkodobé záväzky				
Dodávateľia	31 019 022	89 067 738	148 671 366	Poznámka 1
Krátkodobé bankové záväzky	—	14 504 809	—	Poznámka 3/ Poznámka 1
Zálohy zákazníkov	824 482	—	392 413	Poznámka 1
Splatné dane a poplatky (vrátane letiskových poplatkov)	4 045 699	373 549 262	719 901	Poznámka 1
Splatné odvody na sociálne zabezpečenie	2 495 142	147 554 360	—	Poznámka 1
Obežná časť dlhodobých záväzkov	—	22 986 786	—	Poznámka 2/ Poznámka 1
Splatné dividendy	514 739	—	—	
Sumy dlžné pridruženým spoločnostiam	—	4 745 844	—	Poznámka 1
Ostatní veritelia	7 009 156	65 838 943	617 392	Poznámka 1
Predplatené lístky	32 288 005	—	—	
	78 196 245	718 247 742	150 401 072	
Výdavky a výnosy budúcich období				
Výdavky budúcich období	—	49 642 845	751 674	Poznámka 1
Ostatné výdavky a výnosy budúcich období	—	57 328 943	17 664 167	Poznámka 1
	—	106 971 788	18 415 841	
ZÁVÄZKY SPOLU	112 126 330	1 145 540 155	180 061 313	

Poznámka 1: Ponechané pasíva v súlade so zákonom č. 3185/2003.

Poznámka 2: Úver od banky ABN Amro.

Poznámka 3: Úver od banky Emporiki Bank splatený z výnosov vo výške 130 mil. EUR vo februári 2004.

- (117) Experti tým preukázali, že na spoločnosť Olympic Airlines neboli prevedené žiadne dlhodobé záväzky a menej ako 10 % krátkodobých záväzkov. Všetky záväzky prevedené na spoločnosť Olympic Airlines (145 mil. EUR) predstavovali len 9,9 % celkových záväzkov všetkých troch spoločností (1 471 mil. EUR). Krátkodobé záväzky prevedené na spoločnosť Olympic Airlines (10 % celkových krátkodobých záväzkov) neboli staršie ako mesiac.
- (118) Najväčší podiel na strane záväzkov, ktoré ostali skupine Olympic Airways, tvorili záväzky na daniach a na sociálnom zabezpečení voči štátu vo výške 521 mil. EUR. Experti oznámili, že cieľom uvádzaného zámeru vedenia spoločnosti Olympic Airlines ponechať skupine Olympic Airways väčšinu záväzkov bolo umožniť leteckej spoločnosti, v jej novej podobe ako spoločnosti Olympic Airlines, pokračovať v obchodovaní a pristúpiť k privatizácii. Dospeli k záveru, že ak by vedenie skupiny Olympic Airways previedlo všetky záväzky leteckých divízií na spoločnosť Olympic Airlines, nová spoločnosť by čelila rovnakej kríze s likviditou, aká existovala v skupine Olympic Airways, čo by takmer isto viedlo k platobnej neschopnosti a zrušeniu leteckej spoločnosti. Inak povedané, reštrukturalizácia by nemala žiaden zmysel, ak by sa spolu s aktívami odčlenili aj všetky pasíva leteckých divízií skupiny Olympic Airways.
- (119) Pokiaľ ide o spoločnosť Macedonian, zo súvahy boli vylúčené daňové rezervy súvisiace so zisteniami daňového auditu, ktorý sa týkal rokov 1992 – 1997, vo výške 9,1 mil. EUR. Spoločnosť Macedonian nevytvorila žiadne daňové rezervy týkajúce sa rokov 1998 – 2003. Daňový audit sa zatiaľ neuskutočnil. Vedenie nevytvorilo rezervu, pretože bolo presvedčené, že za dané obdobie nevznikne zo zisku žiadna daňová povinnosť. Spoločnosť Macedonian dosiahla zisk v rokoch 2001, 2002 a 2003.
- (120) Experti dospeli k záveru, že došlo k nadhodnoteniu aktív, ktoré boli prevedené na spoločnosť Olympic Airlines. Experti sami uskutočnili ďalšie ocenenie prevedených aktív a dospeli k záveru, že ocenenie, ktoré urobilo vedenie skupiny Olympic Airways (130 312 459 EUR) a ktoré neoveril nezávislý audítor, bolo značne nadhodnotené, podľa ich názoru o viac ako 90 mil. EUR. Experti prepočítali súvahu spoločnosti Olympic Airlines použitím účtovných postupov uznaných v gréckych i medzinárodných VUÚZ tak, aby odrážala uvedené záležitosti, ak ich bolo možné kvantifikovať, a výsledkom bolo, že hodnota čistých aktív prevedených na spoločnosť Olympic Airlines sa znížila zo 130 mil. EUR na 38 mil. EUR. V tejto súvislosti uviedli, že dokonca aj keď sa pri oceňovaní pripustí určitá úroveň subjektivity, je problematické vysvetliť rozdiel medzi týmito dvoma sumami a dospeli k záveru, že hodnota spoločnosti Olympic Airlines bola nadhodnotená ⁽¹¹⁾.

Položka	Počiatková súvaha (EUR)	Úprava (EUR)	Upravená súvaha (EUR)	Vysvetlenie
1. Goodwill	30 000 000	(30 000 000)	—	Odstránenie interne vytvoreného goodwillu
2. Vlastné lietadlá	124 599 144	(43 200 000)	81 399 144	Uviesť odpísanú hodnotu lietadiel
3. Pohľadávky z obchodného styku	51 336 137	odhad vedenia	odhad vedenia	Odstránenie sporných pohľadávok z obchodného styku
4. Čiastka splatná spoločnosťou Olympic Airways	7 904 245	(2 904 245)	5 000 000	Uvedenie dlžnej sumy spoločnosti Olympic Airways v skutočnej výške
5. Pohľadávky (spoločnosť Macedonian)	825 020	(825 020)	—	Odstránenie sporných pohľadávok (spoločnosť Macedonian)
6a. Rôzne pohľadávky	24 674 196	(24 674 196)	—	Odstrániť pohľadávku týkajúcu sa budúceho vyradenia lietadla
6b. Vlastné lietadlo	—	19 175 961	19 175 961	Zahrnúť lietadlo, ktoré sa má predať za účtovnú hodnotu
7. Pohľadávky so splatnosťou dlhšou ako 1 mesiac	—	odhad vedenia	odhad vedenia	Zahrnúť pohľadávky so splatnosťou dlhšou ako 1 mesiac
8. Daňová rezerva 1992 – 1997	—	(9 106 482)	(9 106 482)	Zahrnúť daňovú rezervu (Macedonian) 1992 – 1997
9. Daňová rezerva 1998 – 2003	—	odhad vedenia	odhad vedenia	Zahrnúť daňovú rezervu (Macedonian) 1998 – 2003
Spolu		(91 533 982)		

⁽¹¹⁾ Experti poznamenali, že toto overenie nebolo auditom počiatkovej súvahy a že vykonané úpravy nevyhnutne nezahŕňajú všetky úpravy, ktoré by bolo potrebné urobiť, ak by sa uskutočnil audit.

- (121) Experti uviedli, že počiatočnú súvahu spoločnosti Olympic Airlines a transformačné súvahy zostavili účtovníci spoločnosti Deloitte and Touche z informácií poskytnutých vedením, ale neboli overené audítorom, ani inak nezávisle posúdené. Podľa gréckeho práva obchodných spoločností majú nezávislí audítori poskytnúť stanovisko v znení v tom zmysle, že údaje v transformačných súvahách boli riadne vyňaté z podkladových účtovných záznamov spoločnosti. Zákon č. 3185/2003 však spoločnosti Olympic Airlines umožnil upustiť od tohto nezávislého overenia a vyžadoval len, aby súvahy pripravili audítori bez toho, aby k nim poskytli stanovisko.
- (122) Experti nemohli urobiť záver o tom, či súvahy skutočne pripravila spoločnosť Deloitte and Touche alebo ich pripravilo vedenie. Správa spoločnosti Deloitte and Touche o ich práci je opisnou správou, v ktorej sa vysvetľuje obsah súvahy a v ktorej sa zdôrazňuje, že „nevykonali sme audit ani nezávislé preskúmanie“ a že transformačné súvahy zostávajú „v plnom rozsahu v absolútnej a výlučnej zodpovednosti“ vedenia.
- (123) Experti dospeli k záveru, že okrem otázok riadneho účtovania uvedených v predchádzajúcom zistení, neexistuje celkovo dostatočné uistenie pokiaľ ide o údaje počiatočnej súvahy z dôvodu nevykonania auditu alebo inej nezávislej kontroly tejto súvahy. Na podporu tohto záveru sa experti odvolali aj na správu audítorov o účtovnej závierke spoločnosti Olympic Airlines za rok končiaci sa 31. decembra 2003 dva a pol týždňa po počiatočnej súvahe, v ktorej audítori vyjadrili výhrady k počiatočnej súvahe spoločnosti. Audítori konštatovali, že pokiaľ ide o *goodwill*, oceňovaný dlhodobý majetok a pohľadávky a záväzky prevedené z jednotlivých spoločností na spoločnosť Olympic Airlines, nie sú schopní potvrdiť hodnotu týchto položiek a preto k nim nevyjadrujú žiadne stanovisko.
- (124) V zákone č. 3185/2003 sa ustanovil hotovostný predavok od gréckeho štátu na krytie finančných záväzkov spoločností Olympic Airways a Olympic Aviation počas procesu transformácie a likvidácie, pričom táto suma vychádzala z nominálnej hodnoty akcií spoločnosti Olympic Airlines. Experti dospeli k záveru, že bolo v záujme skupiny Olympic Airways [...] (*) maximalizovať počiatočné základné imanie spoločnosti Olympic Airlines maximalizovaním hodnoty prevádzaných aktív a minimalizovaním hodnoty prevádzaných pasív. Hodnota čistých prevedených aktív a naopak, nominálna hodnota základného imania spoločnosti Olympic Airlines bola 130 mil. EUR. Grécka vláda zaplatila túto sumu spoločnosti Olympic Airways v súlade so zákonom č. 3185/2003.
- (125) Experti dospeli k záveru, že v prípade, ak by sa použili uznávané účtovné metódy, grécka vláda by mohla podľa zákona č. 3185/2003 prispieť spoločnosti Olympic Airways len omnoho nižšou sumou. Berúc do úvahy hotovostnú pozíciu spoločností Olympic Airways a Olympic Airlines v čase reštrukturalizácie, takéto zníženie hotovosti danej k dispozícii vládou by malo významné dôsledky na schopnosť spoločností Olympic Airways a Olympic Airlines pokračovať v obchodovaní.
- (126) Ďalej dospeli k záveru, že konečným výsledkom procesu odčlenenia, privatizácie a predaja aktív mala byť situácia, v ktorej by skupina Olympic Airways nevykonávala žiadnu obchodnú činnosť, mala by len minimálne aktíva a vykazovala by záväzky dosahujúce stovky miliónov eur. Na spoločnosti Olympic Airways a Olympic Aviation sa mali pravdepodobne uplatniť ustanovenia gréckeho zákona o platobnej neschopnosti a išli by do likvidácie. Náklady mali znášať veritelia, najmä grécky štát.

5.2. ZÁVERY EXPERTOV O SPOLOČNOSTI OLYMPIC AIRWAYS (OLYMPIC AIRWAYS SERVICES) PO REŠTRUKTURALIZÁCI

- (127) Experti preskúmali situáciu spoločnosti Olympic Airways (Olympic Airways Services) po rozhodnutí z 11. decembra 2002. Spoločnosť naďalej vytvárala stratu a táto strata odčerpávala jej kapitál a rezervy a vážne obmedzovala jej možnosti vypožičať si.

5.2.1. SITUÁCIA SPOLOČNOSTÍ OLYMPIC AIRWAYS (OLYMPIC AIRWAYS SERVICES) V OBLASTI DANÍ A SOCIÁLNEHO ZABEZPEČENIA

- (128) Experti zistili, že súvaha spoločnosti Olympic Airways obsahovala veľké dlhy na daniach a sociálnom zabezpečení. Tieto sa z roka na rok zvyšovali, keďže platby daňovým orgánom nezodpovedali ročným záväzkom. Daňová povinnosť sa týkala najmä daní z miezd zamestnancov spätne za niekoľko rokov a zahŕňala aj letiskovú daň, DPH a daň zo zisku. V rámci odčlenenia leteckých oddelení do spoločnosti Olympic Airlines boli na novovzniknutý subjekt prevedené len dlhy na daniach a sociálnom zabezpečení za jeden mesiac. Dlhy na sociálnom zabezpečení sa týkali najmä hlavného dôchodkového fondu spoločnosti. V rokoch 2003 a 2004 sa dlhy zvýšili celkovo o 137 mil. EUR. V tomto období spoločnosť uskutočnila platby vo výške 7,7 mil. EUR v súvislosti s dohodou o vyrovaní dlhov za roky pred rokom 2003.

(*) Podlieha služobnému tajomstvu.

(mil. EUR)			
	2002 (*)	2003 (*)	2004 (**)
Dane	219	374	431
Príspevky na sociálne zabezpečenie	54	148	196
Spolu	273	522	627

(*) Údaje z auditovanej účtovnej závierky (s výhradou).

(**) Návrh, neauditované údaje z účtovných záznamov spoločnosti Olympic Airways.

Poznámka: Údaje za rok 2005 nie sú k dispozícii, pretože účtovné záznamy spoločnosti Olympic Airways neboli po 31. decembri 2004 aktualizované.

(129) Experti poznamenali, že v audítorskej správe spoločnosti Olympic Airways za rok 2003 sa uvádza, že účtovné knihy a záznamy spoločnosti sa neriadili do značnej miery ustanoveniami vyžadovanými daňovými právnymi predpismi. Podľa tejto správy daňové audity za roky 1998 a 1999 dospeli k záveru, že účtovné knihy a záznamy boli nedostatočné a keďže daňové orgány nevykonali v spoločnosti audit za roky 2000 až 2003 vrátane, jej daňová povinnosť za roky 1998 až 2003 vrátane nie je známa s konečnou platnosťou.

(130) Experti dospeli k záveru, že spoločnosť Olympic Airways v minulosti už niekoľko rokov neplatila v plnom rozsahu svoje záväzky na daniach a sociálnom zabezpečení. Celkové pasíva (záväzky) boli už na konci roka 2002 vysoké, dosahovali výšku 273 mil. EUR, a odvtedy počas celého obdobia naďalej významne rástli. Odhad pasív na konci roka 2004 vo výške 627 mil. EUR bol vyšší ako 75 % kombinovaného ročného obratu spoločnosti Olympic Airlines a skupiny Olympic Airways za rok 2003. Dodali, že nedoplatky dlhov spoločnosti Olympic Airways na daniach zaistili spoločnosti Olympic Airways výhodu v podobe peňažného toku pred reštrukturalizáciou a po nej.

5.2.2. SUMA 130 312 459 EUR PREVEDENÁ NA SPOLOČNOSŤ OLYMPIC AIRWAYS (OLYMPIC AIRWAYS SERVICES),

(131) Grécka vláda uskutočnila od 24. decembra 2003 do 13. mája 2004 hotovostné prevody v prospech skupiny Olympic Airways v siedmich tranžiach v celkovej výške 130 312 459 EUR. Tieto prevody preskúmali experti, aby zistili, ako boli vyplatené a na čo sa následne použili.

(132) Tieto peniaze sa vyplátili na základe ustanovení zákona č. 3185/2003 a vychádzali z nominálnej hodnoty základného imania novo založenej spoločnosti Olympic Airlines. Táto suma bola podľa zákona určená „na úhradu odstupného a ostatných výdavkov pri odchode zamestnancov do dôchodku v akejkoľvek forme, ako aj

na krytie finančných záväzkov spoločností Olympic Airways a Olympic Aviation počas procesu transformácie a likvidácie“.

(133) Experti zistili, že prevody sa uskutočnili v čase, keď bol na bankovom účte spoločnosti Olympic Airways nedostatok prostriedkov. Z výpisu bolo evidentné, že prostriedky prevedené vládou sa postupne využili počas obdobia niekoľkých týždňov, keďže príjmy v hotovosti boli nižšie ako výdavky v hotovosti. V momente, keď už boli finančné prostriedky z bankového účtu takmer vyčerpané, bol vykonaný ďalší prevod a tento proces sa opakoval.

Dátum prevodu	EUR
24. december 2003	32 960 288
14. január 2004	10 091 143
30. január 2004	35 356 335
14. február 2004	10 000 000
8. apríl 2004	8 000 000
22. apríl 2004	12 000 000
13. máj 2004	21 904 693
Spolu	130 312 459

(134) Na základe tohto splátkového kalendára a informácií poskytnutých vedením spoločnosti Olympic Airways, [...] znalci zistili, že vedenie spoločnosti zrejme interpretovalo pojem výdavkov na dôchodky a iných výdavkov na reštrukturalizáciu v čo najširšom zmysle slova, tak aby zahŕňal všetky druhy výdavkov, ktoré spoločnosť v období medzi odčlenením spoločnosti Olympic Airlines a ukončením privatizácie vznikali. Analýzu účelu, na ktorý spoločnosť Olympic Airways finančné prostriedky použila, nebolo možné ľahko overiť, pretože finančné prostriedky zo „špeciálneho účtu“ neboli odlišené od ostatných finančných prostriedkov pripisovaných na hlavný bankový účet spoločnosti. Vedenie spoločnosti Olympic Airways však naznačilo expertom Komisie, že finančné prostriedky sa vyčerпали takto:

Kategória výdavkov	EUR
Lízing na lietadlá	51 012 257
Platby pri odchode do dôchodku	29 953 077
Výplaty	34 407 994
Splácanie úveru - Emporiki Bank	14 939 131
Spolu	130 312 459

5.2.3. SPLÁCANIE ČASTI ÚVERU, KTORÝ SPOLOČNOSTI OLYMPIC AIRWAYS POSKYTLA BANKA ABN AMRO, GRÉCKYM ŠTÁTOM

- (135) Spoločnosť Olympic Airways uzavrela 9. februára 2001 úverovú zmluvu s bankou ABN Amro na úver vo výške 182 198 160 EUR na financovanie premiestnenia spoločnosti Olympic Airways na nové aténske medzinárodné letisko.
- (136) Úver bol splatný od 9. augusta 2003 do 9. februára 2011 v šesnástich šesťmesačných splátkach vo výške 11 387 385 EUR plus úroky a bol krytý štátnou zárukou, na základe ktorej mala banka ABN Amro právo požadovať splnenie platobných záväzkov spoločnosti Olympic Airways priamo od štátu.
- (137) Podľa podmienok odčlenenia leteckých činností do spoločnosti Olympic Airlines dňa 11. decembra 2003 zostal úver vykazovaný v účtovníctve spoločnosti Olympic Airways ako jej záväzok. Do 31. decembra 2003 spoločnosť Olympic Airways zaplatila jednu plánovanú splátku úveru a úverový záväzok v súvahe spoločnosti Olympic Airways bol 170 810 775 EUR.
- (138) Pri kontrole účtovných záznamov spoločnosti Olympic Airways experti Komisie zistili, že banka ABN Amro využila záruku vlády v súvislosti s druhou, treťou a štvrtou splátkou úveru. V dôsledku toho grécky štát zaplatil v mene spoločnosti Olympic Airways tieto splátky:

Dátum platby	Zaplatená suma (EUR)
10. máj 2004	12 390 090 (*)
8. október 2004	12 288 017 (*)
9. marec 2005	12 267 250 (*)
Spolu	36 945 357

(*) Istina plus úrok.

- (139) Experti tiež zistili, že grécka vláda požiadala grécke daňové orgány, aby vymáhali od spoločnosti Olympic Airways vrátenie peňazí. Daňové orgány poslali spoločnosti Olympic Airways oznámenie o dlhu, v ktorom požadovali zaplataenie peňazí. Suma bola zaznamenaná v účtovných knihách spoločnosti Olympic Airways ako záväzok voči daňovým orgánom, ale zatiaľ nebola zaplataená.

5.2.4. FINANČNÝ LÍZING LIETADIEL (A340)

- (140) Pri skúmaní účtov spoločnosti Olympic Airways experti Komisie zistili, že 24. septembra 2004 grécky štát ako ručiteľ vykonal lízingové platby v celkovej výške 11 774 684 EUR na základe dvoch zmlúv o finančnom lízingu s bankou Crédit Lyonnais na dve lietadlá A340. Platby súviseli so šesťmesačnou splátkou splatnou 29. júla 2004 na základe lízingových zmlúv na lietadlá.
- (141) Experti zistili, že vláda požiadala grécke daňové orgány, aby vymáhali od spoločnosti Olympic Airways vrátenie peňazí. Daňové orgány poslali spoločnosti Olympic Airways oznámenie o dlhu, v ktorom požadovali zaplataenie peňazí. Suma bola zaznamenaná v účtovných knihách spoločnosti Olympic Airways ako záväzok voči daňovým orgánom, ale zatiaľ nebola zaplataená.

5.2.5. PRIAME FINANCOVANIE SPOLOČNOSTI OLYMPIC AIRWAYS ŠTÁTOM

- (142) Experti Komisie tiež zistili, že grécky štát vykonal 9. augusta 2004 platbu v hotovosti v prospech spoločnosti Olympic Airways vo výške 8,2 mil. EUR. Túto sumu zaplatil štát spoločnosti Olympic Airways ako zálohu za peňažné prostriedky, ktoré spoločnosť Olympic Airways predtým vložila na viazaný účet v prospech banky Crédit Lyonnais ako záruku za platby finančného lízingu za dve lietadlá A340. Banka Crédit Lyonnais súhlasila s tým, že povolí uvoľnenie peňazí z viazaného účtu po uskutočnení prevodu (novácie) lízingových zmlúv na lietadlá v decembri 2004 zo spoločnosti Olympic Airways na štát. Novácia zmlúv na štát sa v decembri 2004 naozaj uskutočnila.
- (143) Keď spoločnosť Olympic Airways získala v decembri 2004 peniaze z viazaného účtu, nesplatila preddavok poskytnutý štátom. Štát 23. marca 2005 napísal spoločnosti Olympic Airways žiadosť o zaplataenie sumy plus úrokov. K dátumu záverečnej správy Komisii (14. júna 2005) experti potvrdili, že spoločnosť Olympic Airways túto sumu štátu nesplatila.

5.2.6. OSTATNÉ VÝDAVKY

- (144) Pri skúmaní účtovných kníh spoločnosti Olympic Airways experti zistili, že k 31. decembru 2004 vykazovala táto spoločnosť zostatkový dlh vo výške 8 mil. EUR voči štátom vlastnenej gréckej národnej telekomunikačnej organizácii (OTE). Z hlavnej účtovnej knihy spoločnosti Olympic Airways vyplývalo, že spoločnosť Olympic Airways nezaplatila spoločnosti OTE v rokoch 2003 a 2004 za služby na niektorých miestach. Suma 4,5 mil. EUR zostatku sa týkala obdobia pred rokom 2003.

5.3. ZÁVERY EXPERTOV O SPOLOČNOSTI OLYMPIC AIRLINES PO REŠTRUKTURALIZÁCI

5.3.1. VÝSLEDKY SPOLOČNOSTI OLYMPIC AIRLINES V ROKU 2004

(145) Experti zistili, že spoločnosť Olympic Airlines mala v roku 2004 zlý hospodársky rok, čo malo za následok prevádzkovú stratu vo výške 94,5 mil. EUR z obratu 616,7 mil. EUR a čistú stratu za rok pred zdanením 87,1 mil. EUR. Dokonca na úrovni hrubého prevádzkového zisku (obrat mínus priame náklady za služby) dosiahla spoločnosť zisk len 4 mil. EUR. Vo výsledku za rok 2003 je medzi mimoriadnymi položkami zahrnutá rezerva vo výške 13,0 mil. EUR, z čoho 12,6 mil. EUR bolo v roku 2004 rozpustených späť do príjmov. Bolo preto vhodnejšie považovať za stratu za rok 2004 sumu 99,7 mil. EUR a nie 87,1 mil. EUR.

(146) Experti poukázali na skutočnosť, že čisté aktíva spoločnosti vo výške 24,3 mil. EUR boli na konci roka 2004 znížené na 18,6 % základného imania vo výške 130,4 mil. EUR. Okrem toho, ak by sa odpočítal *goodwill* vo výške 18 mil. EUR, čisté aktíva by boli znížené na 4,8 % základného imania. Podľa zákona č. 2190, ktorý sa vzťahoval na akciové spoločnosti, je nutné v prípade, že čistá hodnota spoločnosti poklesla pod 50 % základného imania, zvolať valné zhromaždenie s cieľom prijať opatrenia na ozdravenie súvahy spoločnosti a teda na ochranu veriteľov, čo sa v tomto prípade nestalo. Podľa rovnakého zákona v prípade, že čistá hodnota spoločnosti poklesla pod 10 % základného imania, grécke ministerstvo obchodu bolo oprávnené spoločnosti odobrať obchodnú licenciu. Experti však poukázali na to, že toto opatrenie je posledným možným riešením a v praxi sa využíva zriedkakedy.

(147) Hlavnými dôvodmi tohto výsledku uvádzanými vedením spoločnosti Olympic Airlines boli:

- negatívna reakcia trhu cestovného ruchu na reštrukturalizáciu skupiny Olympic Airways, ktorá mala za následok nižší počet rezervácií v období vianočných sviatkov 2003 a Nového roku 2004,
- štrajky členov posádok od decembra 2003 do februára 2004, ktoré mali počas tohto obdobia za následok rušenie letov, nižšie počty rezervácií a zvýšené náklady,
- dodatočné náklady týkajúce sa reštrukturalizácie vrátane potreby zamestnávať podstatne viac pilotov ako sa predpokladalo a vyššie náklady na lízing a prenájímanie väčšieho počtu lietadiel aj s posádkou ako sa očakávalo.

(148) Keďže spoločnosť Olympic Airlines nemala rezervy v hotovosti na financovanie týchto strát, experti dospeli k záveru, že jedinou možnosťou bolo požičať si peniaze alebo získať predĺženie úverových podmienok

u dodávateľov. Experti Komisie uskutočnili analýzu peňažných tokov spoločnosti počas roku 2004 a preukázali, že spoločnosť využila druhý spôsob, čím sa jej záväzky zvýšili o [...] mil. EUR ročne. Medzi najvýznamnejšie zvýšenia na strane záväzkov možno poukázať na sumu [...] mil. EUR splatnú spoločnosti AIA, ktorá oproti roku 2003 vzrástla o [...] mil. EUR. V apríli 2005 spoločnosť Olympic Airlines uzatvorila dohodu o vyrovnaní dlhov so spoločnosťou AIA na úhradu [...] mil. EUR za dlhu vo výške [...] mil. EUR nesplateného k uvedenému dátumu. Podľa podmienok dohody sa v období od 30. apríla 2005 do 30. novembra 2005 mali uhrádzať pevne stanovené mesačné platby. Ďalším významným prvkom dlhu spoločnosti Olympic Airlines k 31. decembru 2004 bol dlh voči spoločnosti Olympic Aviation vo výške [...] mil. EUR; táto suma vzrástla zo sumy [...] mil. EUR zaznamenananej k 31. decembru 2003.

(149) V súvislosti s činnosťami spoločnosti Olympic Airlines v roku 2005 experti poukázali na skutočnosť, že neboli sú k dispozícii účtovné závierky za obdobia po 31. decembri 2004, ale na základe ostatných finančných záznamov a diskusií s vedením dospeli k záveru, že spoločnosti Olympic Airlines vznikli v prvom štvrtroku 2005 ďalšie straty. Rovnako ako v predchádzajúcich rokoch to malo za následok obmedzenie peňažných tokov a vedenie bolo nútené hľadať krátkodobé finančné riešenia. Ďalší kladný peňažný tok vznikol v dôsledku odkladu platieb poplatkov aténskemu medzinárodnému letisku, ktorý bol zabezpečený hypotékami na lietadlá v celkovej výške 36 mil. EUR.

(150) Experti dospeli k záveru, že obchodná činnosť spoločnosti Olympic Airlines bola výrazne cyklická, ako preukázal záporný peňažný tok v mesiacoch október až marec, ktorý bol kompenzovaný kladným peňažným tokom od apríla do septembra. Tento cyklus sa opakoval každý rok. Čistý prílev peňazí v letných mesiacoch nikdy v plnom rozsahu nekompenzoval ich čistý odlev v zimných mesiacoch, takže celkove stále pretrvávala potreba ďalších prostriedkov. Nebolo jasné, kedy spoločnosť dosiahne pozitívne medziročné peňažné toky, ale vedenie verilo, že by k tomu s novými vlastníkmi spoločnosti mohlo dôjsť najskôr v roku 2006 a najneskôr v roku 2007.

5.3.2. DAŇ (DAŇ Z PRÍJMU, DAŇ Z PRÍJMU PRÁVNICKÝCH OSÔB, ODVODY NA SOCIÁLNE ZABEZPEČENIE A DPH)

(151) Experti preskúmali účty, účtovné knihy a účtovné záznamy spoločnosti Olympic Airlines pokiaľ ide o daň zo závislej činnosti, odvody na sociálne zabezpečenie a DPH za obdobie od decembra 2003 do mája 2005. Poznamenali, že v rámci odčlenenia leteckých divízií do spoločnosti Olympic Airlines boli v súvislosti so zamestnancami spoločnosti Olympic Airways prevedeními na spoločnosť Olympic Airlines prevedené na novovzniknutú spoločnosť dlhy na daniach a sociálnom zabezpečení len za jeden mesiac.

- (152) Celkový dlh na daniach a sociálnom zabezpečení splatný spoločnosťou Olympic Airlines gréckemu štátu sa od decembra 2003 do decembra 2004 zvýšil o 20,2 mil. EUR. Táto suma bola súčasťou sumy 94,4 mil. EUR, ktorú spoločnosť Olympic Airlines dlhovala.
- (153) Odvody na sociálne zabezpečenie za zamestnancov a zamestnávateľa (IKA) sa riadne účtovali a boli uhrádzané štátu do októbra 2004. Od októbra 2004 do februára 2005 sa tieto platby neuskutočňovali. V marci 2005 spoločnosť uzatvorila dohodu o vyrovnaní dlhu s daňovými orgánmi na úhradu nesplateného dlhu vo výške [...] mil. EUR v 18 mesačných splátkach počínajúc marcom 2005, čím sa v skutočnosti zostatok záväzkov voči veriteľom previedol na osemnásťmesačný úver. Od marca 2005 spoločnosť plnila túto dohodu spolu s ďalšími mesačnými záväzkami.
- (154) Pokiaľ ide o DPH, experti zistili, že spoločnosť Olympic Airlines si počas tohto obdobia riadne plnila a účtovala DPH.

5.3.3. LIETADLÁ

Typ lietadla	Počet	[...]	Počet sedadiel	Vlastníctvo
Airbus A340-313	4	[...]	295	prenajaté
Airbus A340-65	3	[...]	269	prenajaté
Boeing 737-400	14	[...]	150	vlastné 7/prenajaté 7
Boeing 737-300	2	[...]	136	prenajaté
Boeing 717-200	3	[...]	100	prenajaté
ATR-72-320	7	[...]	68	vlastné
ATR-42-320	6	[...]	50	vlastné 4/prenajaté 2
DHC-8	4	[...]	37	prenajaté
Spolu	43			

- (155) Experti uviedli, že spoločnosť Olympic Airlines začala činnosť so 43 lietadlami, a to 18 vlastnými a 25 prenajatými. Odvtedy sa počet lietadiel vo vlastníctve spoločnosti Olympic Airlines nezmenil a počet prenajatých lietadiel poklesol o tri. Vo februári 2005 boli predané dve lietadlá Airbus A300-600, ktoré vlastnila spoločnosť Olympic Airways a prenajímala si spoločnosť Olympic Airlines, a prenájom jedného lietadla Boeing 737-3000 sa po uplynutí predchádzajúceho prenájmu v marci 2005 neobnovil.
- (156) Spoločnosť Olympic Airlines si v rámci podnájmu prenajímala lietadlá od spoločností Olympic Airways, Olympic Aviation (Olympic Airways Services) a v prípade štyroch finančných lízingov priamo od gréckej vlády (pozri oddiel 5.3.3.2). Súčasne bolo osemnásť lietadiel prenajatých na operatívny lízing, buď priamo od prenajímateľov alebo prenajatých od spoločností Olympic Airways alebo Olympic Aviation (Olympic Airways Services). Keďže lízingové zmluvy medzi prenajímateľmi a spoločnosťami Olympic Airways a Olympic Aviation (Olympic Airways Services) uplynuli, spoločnosť Olympic Airlines uzatvorila lízingové zmluvy priamo s prenajímateľmi.
- (157) Experti zistili, že poplatky za podnájom lietadiel od spoločností Olympic Airways alebo Olympic Aviation (Olympic Airways Services), boli nižšie ako poplatky za hlavný nájom. Keď sa opýtali vedenia spoločnosti Olympic Airlines prečo je to tak a ako to môžu odôvodniť, bolo im povedané, že za podnájom boli účtované trhové sadzby. Podľa vedenia spoločnosti Olympic Airlines to bolo prospešné aj pre spoločnosť Olympic Airways (Olympic Airways Services), pretože mala nájomcu pre svoje lietadlá. Spoločnosť Olympic Airlines tvrdila, že mohla získať prenájom lietadiel inde, ak by jej spoločnosť Olympic Airways neponúkla trhové sadzby. Spoločnosť Olympic Airlines mala z toho prospech spočívajúci v tom, že si mohla prenajať lietadlá za sadzby, ktoré považuje za bežné trhové sadzby a nie za vyššie sadzby, ktoré boli súčasťou pôvodných zmlúv.
- (158) Experti urobili porovnanie sadziieb za hlavné lízingové (nájomné) zmluvy a za podnájom a zistili, že za rok do 31. decembra 2004 boli celkové poplatky za podnájom účtované spoločnosťou Olympic Airways spoločnosti Olympic Airlines vo výške 29,7 mil. EUR v porovnaní s celkovými nákladmi na základe hlavných lízingových zmlúv vo výške 67,3 mil. EUR uhradenými spoločnosťou Olympic Airways za tie isté lietadlá za rovnaké obdobie. Výsledné náklady na prenájom, ktoré znášala spoločnosť Olympic Airways, predstavovali 37,6 mil. EUR (55 % z celkových nákladov na prenájom).

5.3.3.2. *Finančné lízingy*

- (159) Experti uviedli, že po počiatocnom odčlenení boli 4 lietadlá Airbus A340-300, za ktorých prenájom ručilo Grécko, pôvodne prenajaté v rámci podnájmu spoločnosťou Olympic Airways spoločnosti Olympic Airlines. Avšak z dôvodu vnímanej neistoty z budúcnosti spoločností Olympic Airways a Olympic Airlines v čase odčlenenia, zúčastnené finančné inštitúcie (prenajímatelia) stanovili nevýhodnejšie platobné podmienky a podmienky zabezpečenia prenájmu. Na zmiernenie týchto podmienok sa grécky štát rozhodol v záujme spoločnosti Olympic Airways a seba ako ručiteľa nastúpiť na miesto spoločnosti Olympic Airways a hlavné lízingové zmluvy za všetky štyri lietadlá boli prevedené (cedované) zo spoločnosti Olympic Airways na grécky štát, a to dve v decembri 2004 a dve v apríli 2005. Experti uviedli, že na to, aby to bolo možné urobiť legálne, bolo potrebné, aby grécky parlament prijal nový právny predpis (článok 53 zákona č. 3283/2004).

Lietadlá	Reg. č.	Cena za hlavný nájom Olympic Airways/štát - prenajímateľ	Cena za podnájom Olympic Airways - Olympic Airlines	Cena za podnájom HR - Olympic Airlines [po obnovení (novácií)]
Airbus A340-300 MSN 280	SX-DFC	789 648 EUR	600 000 USD	600 000 USD
Dátum lízingovej zmluvy		8.10.1999	27.5.2004	27.4.2004
Airbus A340-300 MSN 292	SX-DFD	770 599 EUR	600 000 USD	600 000 USD
Dátum lízingovej zmluvy		8.10.1999	27.5.2004	25.4.2004
Airbus A340-300 MSN 235	SX-DFA	744 509 EUR	525 000 USD	395 000 EUR
Dátum lízingovej zmluvy		8.10.1999	12.12.2003	17.12.2004
Airbus A340-300 MSN 239	SX-DFB	744 509 EUR	525 000 USD	395 000 EUR
Dátum lízingovej zmluvy		8.10.1999	12.12.2003	17.12.2004

Poznámka 1: Platby za hlavný nájom sa platia polročne pozadu.

Poznámka 2: Platby za podnájom sa platia mesačne vopred.

Poznámka 3: Všetky platby uvedené v tabuľke sú mesačné. Mesačné platby za hlavný nájom vychádzajú z ročných platieb za rok 2004 vydelených dvanástimi.

Poznámka 4: Všetky sumy sú uvedené bez započítania úrokov.

- (160) Experti takisto uskutočnili porovnanie medzi sadzbami hlavných lízingových zmlúv a sadzbami za podnájom v súvislosti s týmito štyrmi lietadlami. Zistili, že sadzby hlavných lízingových zmlúv platené štátom boli približne 750 000 EUR mesačne, zatiaľ čo poplatky za podnájom sa pohybovali približne od 400 000 EUR do 500 000 EUR mesačne. Grécky štát v skutočnosti každý mesiac strácal od 250 000 EUR do 350 000 EUR za každé z týchto štyroch lietadiel.

- (161) Experti tiež uviedli, že od decembra 2004 do konca marca 2005 spoločnosť Olympic Airlines neuskutočnila žiadne platby v prospech štátu za dve lietadlá A340, ktoré jej štát dal do podnájmu. Koncom marca 2005 predstavoval záväzok spoločnosti Olympic Airlines voči vláde v súvislosti s týmito dvoma podnájmi sumu 5,1

mil. EUR. Spoločnosť Olympic Airlines zaplatila túto sumu v apríli 2005 spolu s nájomným za tento mesiac.

5.3.4. SPATOSIMO

- (162) Experti uviedli, že od začatia činnosti spoločnosti Olympic Airlines v decembri 2003 do 31. decembra 2004, letiskové dane, ktoré vybrala spoločnosť Olympic Airlines od svojich zákazníkov dosiahli sumu [...] mil. EUR a suma, ktorú zaplatili daňovým orgánom, bola [...] mil. EUR. V marci 2004 a od júna do septembra 2004 boli platby daňovým orgánom vyplácané včas (do 20. dňa v mesiaci po ich vybraní). Za ostatné mesiace od decembra 2003 do marca 2005 platby meškali od jedného do piatich mesiacov. Zostatok k 31. decembru 2004 bol [...] mil. EUR, čo predstavovalo dane vybrané za približne 3 mesiace. K 31. marcu 2005 bola výška splatných letiskových daní [...] mil. EUR, čo predstavovalo dane vybrané za približne dva a pol mesiaca.

5.3.5. POPLATKY PLATENÉ SPOLOČNOSŤOU OLYMPIC AIRLINES SPOLOČNOSTI OLYMPIC AIRWAYS SERVICES ZA POZEMNÚ OBSLUHU A TECHNICKÚ PODPORU

- (163) Keďže spoločnosť Olympic Airlines zahŕňa len letecké divízie spoločností Olympic Airways a Olympic Aviation, nie je schopná sama vykonávať pomocné funkcie nevyhnutné na chod samotnej leteckej spoločnosti (traťovú údržbu, dopĺňanie paliva, pozemnú obsluhu atď.) a musí za tieto činnosti platiť. Komisia požiadala externých expertov, aby overili tvrdenie gréckych orgánov, že spoločnosť Olympic Airlines platila za tieto služby trhové ceny a že zmluvy boli teda uzatvorené za trhových podmienok.
- (164) Experti uviedli, že spoločnosť Olympic Airlines a spoločnosti skupiny Olympic Airways Services uzatvorili sériu siedmich zmlúv (vrátane spoločnosti Olympic Aviation a spoločnosti Olympic Catering S.A.) na celú škálu služieb vrátane pozemnej obsluhy, technickej údržby, manipulácie s nákladom a poštou, správy skladu, pomoci a poradenstva pri vedení účtovníctva, odbornej prípravy ľudských zdrojov a všeobecnej služby plánovania letových trás, služieb informačných technológií a telekomunikačných služieb a stravovania. Experti zistili, že v roku 2004 spoločnosti zo skupiny Olympic Airways poskytli spoločnosti Olympic Airlines služby v hodnote približne [...] mil. EUR. Hlavné zmluvy o poskytovaní služieb medzi spoločnosťou Olympic Airlines a skupinou Olympic Airways sa týkali služieb pozemnej obsluhy a údržby. Spoločnosť Olympic Airlines využívala skupinu Olympic Airways na [...] % služieb pozemnej obsluhy a na všetku údržbu. Zmluvné poplatky na rok 2004 na základe plánovanej leteckej činnosti boli [...] mil. EUR za pozemnú obsluhu a [...] mil. EUR za údržbu.
- (165) Experti Komisie preskúmali sadzby účtované skupinou Olympic Airways spoločnosti Olympic Airlines a ostatným leteckým spoločnostiam. Za pozemnú obsluhu zaznamenali nižšie sadzby, vedenie spoločnosti Olympic Airlines to však pripisovalo obchodným dôvodom, pretože spoločnosť Olympic Airlines bola najväčším zákazníkom a mala množstevné zľavy. Pokiaľ ide o stravovanie, zdá sa, že spoločnosť Olympic Airlines platila trhové ceny za služby, ktoré dostávala, a v súvislosti so službami technickej údržby spoločnosť Olympic Airways účtovala spoločnosti Olympic Airlines na inom základe ako ostatným zákazníkom, takže nebolo možné urobiť zmysluplné porovnanie. Vedenie spoločnosti Olympic Airlines uviedlo, že podľa ich názoru sadzby za všetky služby poskytované spoločnosťou Olympic Airways boli dohodnuté za bežných trhových podmienok a predstavovali objektívnu trhovú hodnotu.

5.3.6. POPLATKY LETISKU AIA

- (166) Letisko AIA je spoločnosťou s 55 % účasťou štátu, ktorá je zodpovedná za výstavbu, prevádzku a rozvoj aténskeho medzinárodného letiska. Hoci väčšinový podiel vlastní štát, spoločnosť je prevádzkovaná ako spoločnosť

súkromného sektora na základe dohody o rozvoji letiska a nepodlieha zákonom o subjektoch kontrolovaných gréckym štátom.

- (167) Letisko AIA bolo a je najväčším veriteľom spoločnosti Olympic Airways/Olympic Airlines s ročnými poplatkami približne 60 mil. EUR. Keďže náklady letiska AIA tvoria taký významný prvok nákladov spoločnosti Olympic Airlines, bolo nevyhnutné, aby experti preskúmali vzťah medzi spoločnosťou Olympic Airlines a letiskom AIA s cieľom určiť, či letecká spoločnosť získala priaznivé podmienky, ktoré by mohli predstavovať nepriamu štátnu podporu. Experti zistili, že záväzky a platby spoločnosti Olympic Airlines v prospech letiska AIA za obdobie od začiatku činnosti do 19. mája 2005 boli:

[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]

- (168) Experti uviedli, že letisko AIA ukladalo poplatky leteckým spoločnostiam za celý rad služieb poskytovaných letiskom vrátane poplatkov za pristávanie lietadiel a parkovacích poplatkov, poplatkov za bezpečnostnú infraštruktúru a infraštruktúru pozemnej obsluhy. Poplatky sa ukladali za štandardné sadzby, ktoré boli podrobne uvedené v usmerneniach pre zákazníkov k podmienkam používania a cenníku poplatkov za leteckú dopravu, ktoré vydalo letisko AIA v júni 2003. Štandardné platobné podmienky boli 20 kalendárnych dní. Úrok za omeškanie bol 3 % nad sadzbou EURIBOR.
- (169) Experti sa dozvedeli, že koncom roka 2004 spoločnosť Olympic Airlines uzatvorila dohodu o finančnom zúčtovaní účtov s letiskom AIA, ktorá spoločnosti Olympic Airlines umožňovala uhrádzať faktúry letiska AIA do 45 dní namiesto 20 dní platných podľa bežných platobných podmienok letiska AIA. Predĺžené platobné lehoty sa uplatňovali od 1. júla 2004 do 28. februára 2005. Ako podmienka na získanie týchto predĺžených lehôt sa od spoločnosti Olympic Airlines vyžadovalo, aby zriadila hypotéku v prospech letiska AIA na dve [...] lietadlá do maximálnej výšky [...] mil. EUR ako zabezpečenie. Záväzok k 31. decembru 2004 predstavoval poplatky za približne 4 mesiace a v máji 2005 predstavoval poplatky za približne 5 mesiacov, čo jasne presahuje 45 dňovú dobu splatnosti na základe dohody o finančnom zúčtovaní účtov.

(170) Spoločnosť Olympic Airlines uzatvorila 22. apríla 2005 ďalšiu dohodu o vyrovnaní dlhov s letiskom AIA na úhradu [...] mil. EUR z dlhu vo výške [...] mil. EUR, ktorý existoval k uvedenému dátumu. Táto dohoda poskytla ďalšie zabezpečenie vo výške [...] mil. EUR. Podľa podmienok tejto dohody sa v období od 30. apríla 2005 do 30. novembra 2005 mali uhrádzať variabilné mesačné platby, [...] mil. EUR zo sumy [...] mil. EUR malo pochádzať z príjmu zo záväzkov služby vo verejnom záujme. Zabezpečenie vo výške [...] mil. EUR bolo poskytnuté v podobe prioritných hypoték na dve lietadlá [...] a štyri motory.

(171) Na základe uvedených informácií dospeli experti k názoru, že umožnenie vytvorenia [...] mil. EUR záväzkov z obchodného styku počas zimnej sezóny a potom ich premena na osemnásťmesačný krátkodobý úver, ktorý sa má splatiť počas letnej sezóny, prakticky predstavovalo pre spoločnosť Olympic Airlines zabezpečenie sezónneho financovania prevádzkového kapitálu. Toto financovanie spolu s pokračujúcim tolerovaním omeškaných platieb naznačovalo, že letisko AIA zaobchádza so spoločnosťou Olympic Airlines tak, ako by nezaobchádzalo s ostatnými leteckými spoločnosťami.

6. POSÚDENIE POMOCI

6.1. PRÁVNÝ ZÁKLAD POSÚDENIA

(172) V článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES sa uvádza, že „pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.

(173) Pojem štátna pomoc sa vzťahuje na akúkoľvek výhodu poskytovanú priamo alebo nepriamo, ktorá je financovaná zo štátnych zdrojov a poskytuje ju samotný štát alebo akýkoľvek sprostredkovateľský subjekt konajúci na základe právomocí, ktoré mu boli zverené.

(174) Toto rozhodnutie sa týka len pomoci poskytnutej po rozhodnutí z roku 2002. Netýka sa žiadneho prípadného prvku štátnej pomoci v žiadnej prípadnej budúcej transakcii alebo transakciách týkajúcich sa akcií alebo aktív ktorejkoľvek z príslušných spoločností.

(175) V článku 228 Zmluvy o ES sa ustanovuje, že „ak Súdny dvor zistí, že členský štát nesplnil povinnosť, ktorá vyplýva z tejto zmluvy, tento štát je povinný urobiť potrebné opatrenia, aby vyhovel rozsudku Súdneho dvora“. V posudzovanom prípade sa v rozhodnutí z roku 2002 zistilo, že pomoc je neoprávnená a nezlučiteľná so spoločným trhom. Súdny dvor vo

svojom rozsudku z 12. mája 2005 vo veci C-415/03 *Komisia/Grécko* zistil, že členský štát neprijal potrebné opatrenia.

(176) V článku 228 ods. 2 zmluvy sa ustanovuje, že „ak sa Komisia domnieva, že členský štát neprijal takéto opatrenia, umožní tomuto štátu predložiť pripomienky [na základe formálnej výzvy] a potom vydá stanovisko s odôvodnením a uvedie tie časti, v ktorých daný členský štát nevyhovoval rozsudku Súdneho dvora“.

6.2. EXISTENCIA POMOCI

(177) Komisia uskutočnila dôkladnú a hĺbkovú analýzu pripomienok zaslaných v priebehu konania, pripomienok predložených Gréckom a štúdie expertov týkajúcej sa reštrukturalizácie spoločnosti Olympic Airways a správania sa spoločností Olympic Airways a Olympic Airlines po reštrukturalizácii. Komisia sa rozhodla uskutočniť posúdenie existencie štátnej pomoci v štyroch hlavných oblastiach: i) samotná reštrukturalizácia; ii) či bola spoločnosti Olympic Airlines od roku 2003 poskytnutá akákoľvek iná štátna pomoc; iii) poskytnutie 130 mil. EUR spoločnosti Olympic Airways a (iv) či bola spoločnosti Olympic Airways poskytnutá akákoľvek iná štátna pomoc.

i) Aká bola povaha reštrukturalizácie skupiny Olympic Airways, ktorá sa uskutočnila v decembri 2003?

(178) Zdá sa, že úmyslom gréckych orgánov pri príprave a vykonávaní zákona č. 3185/2003 bolo umožniť leteckým divíziám skupiny Olympic Airways, teraz včleneným do novej spoločnosti Olympic Airlines, pokračovať v obchodovaní a pristúpiť k privatizácii. Komisia preto musí preskúmať vzťah medzi spoločnosťami Olympic Airways a Olympic Airlines. Spoločnosť Olympic Airlines bola zriadená z leteckých divízií spoločnosti Olympic Airways a pokračuje v hlavnej leteckej činnosti spoločnosti Olympic Airways; na začiatku prevzala všetky lietadlá spoločnosti Olympic Airways a v súčasnosti prevádzkuje 40 lietadiel v porovnaní so 43, s ktorými predtým lietala spoločnosť Olympic Airways, s tými istými posádkami lietadiel na tých istých trasách. Spoločnosť Olympic Airlines získala „nástupníctvom“ letové trasy, zmluvy týkajúce sa záväzkov poskytovať služby vo verejnom záujme a práva v rámci bilaterálnych dohôd na letové trasy do krajín mimo EÚ, na ktorých predtým pôsobila spoločnosť Olympic Airways. Ako už bolo uvedené, spoločnosť Olympic Airlines bola zriadená na základe zákona č. 3185/2003, ktorý sa výslovne vzťahuje na spoločnosť Olympic Airways/Olympic Airlines a ustanovuje výnimku z bežne uplatniteľných ustanovení gréckeho zákona o obchodných spoločnostiach.

- (179) Spoločnosť Olympic Airways bola veľmi zadlžená a už predtým získala podľa rozhodnutia Komisie neoprávnenú a nezlučiteľnú štátnu pomoc; odčlenenie malo za následok vyňatie leteckých divízií vytvárajúcich príjmy z tejto spoločnosti, pričom zároveň bolo prevedených len veľmi málo zodpovedajúcich záväzkov. Všetky dlhodobé záväzky boli ponechané predchádzajúcim spoločnostiam a z daní, odvodov sociálneho zabezpečenia a iných poplatkov splatných gréckemu štátu skupinou Olympic Airways boli na spoločnosť Olympic Airlines prevedené iba jednomesačné záväzky. Okrem dlhov na daniach splatných priamo gréckemu štátu predstavovali záväzky spoločnosti Olympic Airways voči letisku AIA k dátumu odčlenenia približne 93 mil. EUR. Žiadna časť z nich nebola v rámci odčlenenia prevedená na spoločnosť Olympic Airlines, ale zostali spoločnosti Olympic Airways.
- (180) Komisia dospela tiež k záveru, že ako pokračuje proces privatizácie predpokladaný zákonom č. 3185/2003, nezostanú už aj tak veľmi zadlženej skupine Olympic Airways žiadne obchodné činnosti a zostanú jej minimálne aktíva a dlhy dosahujúce stovky miliónov eur. Bude preto ešte menej pravdepodobné, že splatí nezlučiteľnú štátnu pomoc ako sa vyžaduje v rozhodnutí z roku 2002. Úmyslom gréckych orgánov preto je, aby sa na spoločnosti Olympic Airways a Olympic Aviation uplatnili ustanovenia o platobnej neschopnosti a spoločnosti pôjdu do likvidácie. Náklady by znášali veritelia, najmä grécky štát. Komisia poznamenáva, že vzhľadom na to, že Grécko je výlučným vlastníkom aj spoločnosti Olympic Airways, aj spoločnosti Olympic Airlines, vytvorenie spoločnosti Olympic Airlines nie je natoľko reštrukturalizáciou, ako skôr umelou reorganizáciou v rámci jednej skupiny. Tento názor podporilo aj preskúmanie zákona č. 3185/2003, na základe ktorého spoločnosť Olympic Airlines získala „ochranu“ pred bežne uplatniteľnými ustanoveniami gréckeho občianskeho a obchodného zákonníka v súvislosti s dlhmi, ktoré vznikli na základe zmlúv spoločnosti Olympic Airways pred „odčlenením“ leteckej divízie. To naznačuje, že v prípade neexistencie tohto osobitného zákona, uplatnenie bežných ustanovení vnútroštátneho práva by takisto viedlo k záveru o existencii „kontinuity“ medzi týmito dvoma spoločnosťami.
- (181) Komisia ďalej poznamenáva, že klasifikáciu spoločnosti Olympic Airlines ako nástupníckej spoločnosti Olympic Airways výslovne potvrdilo Grécko vo svojom liste Komisii z 2. júna 2005, v ktorom sa odvoláva na spoločnosť Olympic Airlines ako na „nástupnícku spoločnosť“ spoločnosti Olympic Airways na účely vrátenia pomoci.
- (182) Súdny dvor sa vo svojom rozsudku vo veci C-415/03 *Komisia/Grécko* tiež zaoberal prevodom aktív na spoločnosť Olympic Airlines, ktorý je základným aspektom reštrukturalizácie. Súd dospel k záveru, že prevod „aktív spoločnosti Olympic Airways bez akýchkoľvek iných záväzkov na novú spoločnosť Olympic Airlines... bol štruktúrovaný tak, aby znemožňoval na základe vnútroštátneho práva vymáhať dlhy existujúce voči pôvodnej spoločnosti Olympic Airways od novej spoločnosti Olympic Airlines“⁽¹²⁾. Dodal, že „toto opatrenie predstavovalo prekážku pre reálny výkon rozhodnutia Komisie č. 2003/372/ES [rozhodnutia z roku 2002] a pre vymáhanie vrátenia pomoci, ktorou Grécko podporilo hospodárske činnosti tejto spoločnosti. V dôsledku toho bol cieľ, ktorý sledovalo toto rozhodnutie, a síce obnovenie nenarušenej hospodárskej súťaže v odvetví civilného letectva, vážne ohrozený.“ Súdny dvor preto dospel k záveru, že základným cieľom reštrukturalizácie bolo umelo izolovať letecké divízie spoločnosti Olympic Airways od predchádzajúceho vývoja.
- (183) Je preto zrejmé, že reštrukturalizácia spoločnosti Olympic Airways v roku 2003, v rámci ktorej bola vytvorená spoločnosť Olympic Airlines, síce viedla k vytvoreniu samostatného právneho subjektu, uskutočnila sa však tak, aby sa predišlo vráteniu pomoci na základe rozhodnutia z roku 2002, a že spoločnosť Olympic Airlines je nástupníckou spoločnosťou spoločnosti Olympic Airways aspoň na účely vrátenia štátnej pomoci poskytnutej pred rozdelením.
- (ii) Získala spoločnosť Olympic Airlines od svojho založenia štátnu pomoc?
- (184) Experti dospeli k záveru, že spoločnosť Olympic Airlines bola od svojho založenia finančne stratová. V súvislosti s bodmi vznesenými pri začatí konania experti zistili, že pokiaľ ide o platenie dane *spatosimo*, spoločnosť Olympic Airlines od svojho založenia vykonala všetky požadované platby; pokiaľ ide o otázku služieb pozemnej obsluhy a údržby poskytovaných spoločnosťou Olympic Airways spoločnosti Olympic Airlines, Komisia nemá dostatok informácií na to, aby mohla vysloviť názor, či obsahujú prvky štátnej pomoci. Pokiaľ ide o záväzky spoločnosti Olympic Airlines týkajúce sa daní a sociálneho zabezpečenia, experti zistili, že s výnimkou niektorých omeškaných platieb (ktoré boli penalizované), si spoločnosť Olympic Airlines plnila svoje záväzky.
- (185) V súvislosti s daňou *spatosimo* a dlhmi na daniach a sociálnom zabezpečení Komisia dospela k záveru, že spoločnosť Olympic Airlines od svojho vzniku nezískala štátnu pomoc. Počas preskúmania účtovných kníh však experti zistili, že spoločnosť Olympic Airlines mala v dvoch prípadoch prospech z priaznivých podmienok od svojich dodávateľov.

(12) Bod 33 rozsudku.

- (186) Spoločnosť Olympic Airlines si v rámci podnájmu ďalej prenajímala lietadlá od spoločností Olympic Airways, Olympic Aviation a v prípade štyroch finančných lízingov priamo od gréckej vlády. Znalci preukázali, že sadzby za podnájom boli vo všetkých prípadoch nižšie ako sadzby hlavných lízingových zmlúv s hlavnými prenajímateľmi. V prípade týchto 4 finančných lízingov grécky štát mal stratu od 250 000 EUR do 350 000 EUR za každé lietadlo mesačne. V prípade lietadiel daných do podnájmu spoločnosťou Olympic Airways spoločnosti Olympic Airlines rozdiel medzi tým, čo platila spoločnosť Olympic Airlines a tým, čo platila spoločnosť Olympic Airways znamenal, že spoločnosť Olympic Airways utrpela v roku 2004 stratu 37,6 mil. EUR (t. j. 55 % nákladov na lízing).
- (187) Pri preskúvaní vzťahu medzi spoločnosťou Olympic Airlines a letiskom AIA, experti Komisie dospeli k záveru, že umožnenie vytvorenia [...] mil. EUR záväzkov z obchodného styku počas zimnej sezóny a potom ich premena na osemmesačný krátkodobý úver, ktorý sa má splatiť počas letnej sezóny, prakticky predstavovalo zabezpečenie sezónneho financovania prevádzkového kapitálu spoločnosti Olympic Airlines. Toto financovanie spolu s pokračujúcim tolerovaním omeškaných platieb naznačovalo, že letisko AIA zaobchádza so spoločnosťou Olympic Airlines tak, ako by nezaobchádzalo s ostatnými leteckými spoločnosťami.
- (188) Pri zvážení tohto zvýhodneného zaobchádzania Komisia môže v prvom rade dospieť k záveru, že rozhodnutie gréckych orgánov dať do podnájmu lietadlá spoločnosti Olympic Airlines so stratou na každé lietadlo od 250 000 EUR do 350 000 EUR mesačne je jasným prevodom štátnych zdrojov zo štátu na spoločnosť Olympic Airlines. Toto opatrenie znižuje náklady, ktoré by spoločnosť Olympic Airlines inak musela niesť. Toto opatrenie je špecifické v tom, že je zamerané výlučne na spoločnosť Olympic Airlines a narušuje alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže, keďže spoločnosť Olympic Airlines pôsobí na plne liberalizovanom trhu leteckej dopravy.
- (189) Podľa ustálenej judikatúry sa nerobí žiadny rozdiel medzi prípadmi, keď pomoc poskytuje priamo štát a prípadmi, keď ju poskytujú verejné alebo súkromné orgány, ktoré štát zriadi alebo určí na účely správy pomoci⁽¹³⁾. Aby však bolo možné výhody kategorizovať ako pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 zmluvy musia byť po prvé poskytnuté priamo alebo nepriamo zo štátnych zdrojov⁽¹⁴⁾ a po druhé, musí byť možné ich prisúdiť štátu⁽¹⁵⁾.
- (190) Pokiaľ ide o konanie spoločnosti Olympic Airways a letiska AIA, musí preto Komisia rozhodnúť, či toto konanie možno pripísať štátu. Ako už bolo uvedené v odôvodnení 192, pripísať spoločnosti Olympic Airways verejným podnikom štátu možno vyvodiť zo súboru ukazovateľov vyplývajúcich z okolností prípadu a z kontextu, v ktorom bolo dané opatrenie prijaté.
- (191) V súvislosti s rozhodnutím spoločnosti Olympic Airways dať do podnájmu spoločnosti Olympic Airlines lietadlá za ceny výrazne nižšie ako sú ceny hlavných lízingových zmlúv, čo viedlo k strate 37,6 mil. EUR, Komisia poznamenáva, že štát vlastnil 100 % akcií aj spoločnosti Olympic Airways, aj spoločnosti Olympic Airlines. Navyše manažment a riaditeľov oboch spoločností vymenoval štát. Za týchto okolností je potrebné vyvodiť záver, že spoločnosti Olympic Airways a Olympic Airlines boli (a stále sú) pod kontrolou štátu. Grécko mohlo priamo a nepriamo ako najväčší veriteľ spoločnosti Olympic Airways vyvíjať dominantný vplyv na všetky podniky. Rozhodnutie spoločnosti Olympic Airways dať do podnájmu lietadlá spoločnosti Olympic Airlines preto nebolo konaním nezávislého podniku.
- (192) Bez ohľadu na tvrdenie Grécka, že nezohráva žiadnu úlohu pri ovplyvňovaní obchodného správanie letiska AIA, Komisia poznamenáva, že štát vlastní 55 % základného imania letiska AIA a vymenováva štyroch z jeho deviatich riaditeľov. Súdny dvor uviedol ďalšie kritéria, ktoré možno použiť pri rozhodovaní o tom, či opatrenie pomoci prijaté verejným podnikom možno pripísať štátu⁽¹⁶⁾. Patrí medzi ne „integrácia podniku v štruktúrach verejnej správy, povaha jeho činností a vykonávanie týchto činností na trhu za obvyklých podmienok hospodárskej súťaže so súkromnými prevádzkovateľmi, právne postavenie podniku (v tom zmysle, že podlieha verejnému právu alebo všeobecnému právu obchodných spoločností), intenzita dohľadu vykonávaného verejnými orgánmi nad vedením podniku alebo akýkoľvek iný ukazovateľ ukazujúci, v konkrétnom prípade, účasť verejných orgánov na prijímaní opatrenia alebo pravdepodobnosť ich neúčasti, berúc do úvahy aj rozsah opatrenia, jeho obsah a podmienky, ktoré obsahuje“. Hoci väčšinovým vlastníkom letiska AIA je štát, svoju každodennú obchodnú činnosť vykonáva ako súkromný podnik nezávislý od gréckeho štátu (len štyroch z jeho deviatich riaditeľov vymenováva štát) a vzhľadom na to, že všetky dlhy splatné spoločnosťou Olympic Airways/Olympic Airlines letisku AIA sa splácajú s úrokmi a sú zabezpečené hypotékami na lietadlá, Komisia nemôže dospieť s konečnou platnosťou k záveru, že činnosť letiska AIA možno pripísať štátu.

⁽¹³⁾ Vec 78/76, *Steinike & Weinlig/Nemecko*, Zb. 1977, s. 595, bod 21.

⁽¹⁴⁾ Spojené veci C-72/91 a C-73/91, *Sloman Neptun/Bodo Ziesemer*, Zb. 1993, s. I-887, bod 19.

⁽¹⁵⁾ Spojené veci 67/85, 68/85 a 70/85, *Van der Kooy a iní/Komisija*, Zb. 1988, s. 219, bod 35.

⁽¹⁶⁾ Vec C-482/99, *Komisija/Francúzsko (Stardust Marine)*, Zb. 2002. s. I-4397, bod 56.

(193) Komisia preto dospela k záveru, že lízingové zmluvy medzi spoločnosťou Olympic Airways a spoločnosťou Olympic Airlines narúšajú alebo hrozia narušením hospodárskej súťaže, keďže sú osobitné v tom, že zvyhodňujú jeden podnik tým, že ho zbavujú záväzkov, ktoré by inak musel znášať. Komisia tiež konštatuje, že predmetné opatrenia sa dotýkajú obchodu medzi členskými štátmi a narúšajú hospodársku súťaž alebo hrozia narušením hospodárskej súťaže na tomto trhu, pretože sa týkajú leteckého dopravcu Spoločenstva (ako sa uvádza v odôvodnení 193). Komisia preto dospela k záveru, že nájomné zmluvy, na základe ktorých si spoločnosť Olympic Airlines prenajíma lietadlá buď od spoločnosti Olympic Airways alebo od štátu, predstavujú poskytnutie štátnej pomoci spoločnosti Olympic Airlines v zmysle článku 87 ods. 1 zmluvy.

iii) Aký bol význam hotovostnej „preddavkovej platby“ zo špeciálneho účtu poskytnutej podľa zákona č. 3185/200?, Ako bola hotovosť vyplatená a na čo sa použila? Kto mal prospech z vyplatenia hotovosti?

(194) Pri skúmaní tejto platby Komisia môže v prvom rade urobiť záver, že príslušná suma je prevodom štátnych zdrojov (peňazí pochádzajúcich priamo zo štátneho rozpočtu a výslovne poskytnutých za podmienok článku 27 zákona č. 3185/2003) a že ide o individuálne opatrenie, pretože je zamerané výlučne na spoločnosť Olympic Airways.

(195) Grécke orgány tvrdia, že poskytnutie sumy 130 312 459 EUR spoločnosti Olympic Airways predstavovalo konanie obozretného investora. Podľa platnej judikatúry Spoločenstva sa správanie verejného investora musí porovnať s konaním hypotetického súkromného investora, ktorý sa riadi možnosťami dlhodobej ziskovosti⁽¹⁷⁾. Potrebné zvýšenie základného imania na zabezpečenie prežitia spoločnosti, ktorá má dočasné problémy, ale po prijatí vhodných reštrukturalizačných opatrení je v stave vrátiť sa k ziskovosti, nie je nevyhnutne pomocou, ak by súkromný investor dospel k rovnakému záveru. Súdny dvor ďalej uviedol, že nejde o pomoc, ak zvýšenie základného imania nie je urobené za podmienok, ktoré by boli prijateľné pre súkromného investora pôsobiaceho za obvyklých trhových podmienok⁽¹⁸⁾.

(196) V čase, keď bol spoločnosti Olympic Airways vyplatený preddavok vo výške 130 312 459 EUR, táto spoločnosť už bola vo veľmi ťažkej finančnej situácii. Komisia vo

svojom rozhodnutí z roku 2002 zistila, že táto spoločnosť získala neoprávnenú a nezlučiteľnú štátnu pomoc a nariadila vrátenie tejto pomoci s úrokmi. Spoločnosť Olympic Airways bola len zbavená svojich leteckých divízií a bola zaťažená väčšinou záväzkov, ktoré by normálne patrili týmto divíziám. Na konci roka 2003 spoločnosť Olympic Airways dlhovala gréckemu štátu celkovo 522 mil. EUR v podobe nezaplatených dlhov na daniach a sociálnom zabezpečení. Komisia dospela k záveru, že spoločnosť Olympic Airways by vzhľadom na svoju finančnú situáciu bola preukázateľne neschopná získať v rovnakej situácii porovnateľný preddavok v hotovosti od súkromného investora. To platí o to viac, že „investor“ bol v tomto prípade aj najväčším veriteľom spoločnosti Olympic Airways a mal len veľmi malú reálnu šancu dosiahnuť vrátenie súm, ktoré mu spoločnosť Olympic Airways už dlhovala. Takýto veriteľ by nepripustil situáciu, kde by dlhy naďalej rástli, zatiaľ čo aktíva, ktoré by sa mohli použiť na uspokojenie týchto dlhov, mizli⁽¹⁹⁾. Naopak súkromný veriteľ by podnikol všetky právne kroky na dosiahnutie uhradenia nedoplatkov alebo na uplatnenie svojich záruk. Komisia preto nemôže súhlasiť s tvrdením Grécka, že vyplatenie predmetných súm vopred spoločnosti Olympic Airways bolo konaním obozretného investora.

(197) Komisia musí potom posúdiť, či sa suma 130 312 459 EUR môže považovať za formu kompenzácie spoločnosti Olympic Airways zo strany štátu za aktíva, ktoré boli odobraté spoločnosti Olympic Airways a ktoré štát pridelenil spoločnosti Olympic Airlines, ako pôvodne tvrdilo Grécko. Na posúdenie platnosti tohto argumentu musí Komisia preskúmať hodnotu aktív prijatých od spoločnosti Olympic Airways a prevedených na spoločnosť Olympic Airlines. Podľa ocenenia, ktoré urobilo vedenie spoločnosti Olympic Airways, aktíva prevedené na spoločnosti Olympic Airlines predstavovali sumu 130 312 459 EUR. Ak by tomu tak bolo, potom by prevod tejto sumy na spoločnosť Olympic Airways nepredstavoval žiadnu štátnu pomoc, pretože by spoločnosť Olympic Airways nezískala žiadnu výhodu.

(198) V tejto súvislosti Komisia považuje za dôležité, že vlastní audítori skupiny Olympic (spoločnosť Deloitte & Touche) v účtovnej závierke k 31. decembru 2003 uviedli svoju výhradu k oceneniu aktív oddelených zo spoločnosti Olympic Airways a prevedených na spoločnosť Olympic Airlines. Audítori konštatovali, že pokiaľ ide o *goodwill*, fixné aktíva pri ocenení a zostatky na účtoch „Má dať“ a „Dať“ prevedené z jednotlivých spoločností na spoločnosť Olympic Airlines, nie sú schopní potvrdiť hodnotu týchto položiek, a preto k nim nevyjadrujú žiadne stanovisko.

⁽¹⁷⁾ Vec C-305/89, *Taliano/Komisia* („Alfa Romeo“), Zb. 1991. s. I-1603, bod 20.

⁽¹⁸⁾ Pozri spojené veci C296/82 a C-318/82, (*Leeuwarder Papierwarenfabriek*), Zb. 1985, s. 3727.

⁽¹⁹⁾ Stanovisko generálneho advokáta Mischo, vec C-480/98, *Magefesa*, Zb. 2000, s. I-8717, body 32 až 43.

- (199) Experti vo svojej štúdiu uskutočnenej pre Komisiu presvedčivo preukázali, že došlo k nadhodnoteniu aktív, ktoré boli prevedené na spoločnosť Olympic Airlines. Preto na pokyn Komisie urobili experti svoje vlastné ocenenie prevedených aktív za použitia účtovných metód a štandardov, ktoré sú akceptované aj v Grécku, aj medzinárodne. Dospeli k záveru, že cena čistých aktív prevedených na spoločnosť Olympic Airlines nebola rádovo 130 mil. EUR, ale mala by sa oceniť na približne 38 mil. EUR. Komisia dôkladne preskúmala údaje a metodiku, ktoré použili experti a súhlasí s ich analýzou. Komisia preto dospela k záveru, že hodnota prevedených aktív bola nadhodnotená o približne 91,5 mil. EUR.
- (200) Aj keď na získanie úplne presného posúdenia príslušných súm by sa mal uskutočniť úplný audit všetkých aktív a pasív, Komisia môže odhadnúť, že ide o nadhodnotenie rádovo o 91,5 mil. EUR.
- (201) Potom ako Komisia o tomto bode rozhodla, poznamenala, že nadhodnotenie je špecifické, pretože výslovné poskytuje peňažné prostriedky priamo spoločnosti Olympic Airways a udeľuje tejto spoločnosti výhodu, keďže sa tieto peniaze majú použiť na zaplatenie „odstupného a ostatných výdavkov pri odchode zamestnancov do dôchodku v akejkoľvek forme, ako aj na krytie finančných záväzkov spoločností Olympic Airways a Olympic Aviation počas procesu transformácie a likvidácie“⁽²⁰⁾ tak, aby spoločnosť „splnila svoje finančné záväzky“. Komisia mimochodom podotýka, že toto ustanovenie sa interpretovalo v širšom zmysle a že príslušná suma sa použila na zaplatenie všeobecných prevádzkových nákladov – viac ako 51 mil. EUR zo sumy preddavkov sa použilo na zaplatenie prenájmu lietadiel.
- (202) Komisia dospela aj k záveru, že opatrenie narušuje alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže a má vplyv na obchod medzi štátmi, pretože sa týka spoločnosti, ktorá konkuruje iným spoločnostiam Spoločenstva, najmä od nadobudnutia účinnosti smernice Rady 96/67/ES z 15. októbra 1996 o prístupe k trhu pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva, ktorou sa otvorila hospodárska súťaž v oblasti pozemnej obsluhy na letiskách s ročnou prahovou hodnotou 2 mil. cestujúcich alebo 50 000 ton nákladu⁽²¹⁾. Komisia preto musela dospieť k záveru, že suma, o ktorú boli aktíva prevedené na spoločnosť Olympic Airlines nadhodnotená a ktorá bola zaplatená spoločnosti Olympic Airways, predstavuje poskytnutie štátnej pomoci spoločnosti Olympic Airways v zmysle článku 87 ods. 1 zmluvy.
- iv) Získala spoločnosť Olympic Airways (Olympic Airways Services) od decembra 2002 štátnu pomoc?
- (203) Znalci preukázali, že odo dňa prijatia posledného rozhodnutia týkajúceho sa spoločnosti Olympic Airways (12. decembra 2002) a od odčlenenia od spoločnosti Olympic Airlines dostala spoločnosť Olympic Airways od štátu preddavky v hotovosti a jej dlhy na daniach a sociálnom zabezpečení voči štátu sa zvýšili.
- (204) Je zrejmé, že splátky úveru od banky ABN Amro vo výške 36 945 357 EUR, splátky finančného lízingu za lietadlo A340 vo výške 11 774 684 EUR a priame financovanie v hotovosti vo výške 8,2 mil. EUR spoločnosti Olympic Airways zahŕňali priame prevody štátnych zdrojov spoločnosti Olympic Airways zo strany štátu. Z dôvodov vysvetlených v bode 7 tohto rozhodnutia predstavujú tieto opatrenia nové opatrenia neoprávnenej pomoci, pokiaľ nie sú len uplatnením záruk predtým poskytnutých gréckym štátom. Ako už bolo vysvetlené pri preskúmaní „preddavku“ vyplateného spoločnosti Olympic Airways, dokonca ak štát registruje tieto sumy proti spoločnosti Olympic Airways na daňových orgánoch a sú zaznamenané v účtovných knihách ako daňové záväzky, štát ma malú alebo žiadnu reálnu šancu niekedy zabezpečiť splatenie týchto súm a preto nemožno povedať, že pri vykonávaní týchto platieb konal racionálnym alebo komerčným spôsobom.
- (205) Ťažká a zhoršujúca sa situácia spoločnosti Olympic Airways (Olympic Airways Services), pokiaľ ide o dane a sociálne zabezpečenie, bola už opísaná. Už koncom roku 2002 boli dlhy na daniach a sociálnom zabezpečení spoločnosti Olympic Airways vysoké, dosahovali hodnotu 273 mil. EUR. V nasledujúcom období tieto záväzky naďalej výrazne rástli. Odhadovaný dlh na konci roka 2004 predstavoval 627 mil. EUR, čo znamená, že v období, na ktoré sa toto rozhodnutie vzťahuje, sa dlh spoločnosti Olympic Airways voči štátu zvýšil o 354 mil. EUR.
- (206) Pokiaľ ide o narastajúce daňové záväzky spoločnosti Olympic Airways, je to samotný štát, ktorý prostredníctvom daňového úradu toleruje neustály odklad a neplatenie rôznych daní a poplatkov, ktoré mu dlhuje spoločnosť Olympic Airways. Pokiaľ ide o príspevky na sociálne zabezpečenie, orgán poverený ich vyberaním (IKA) je verejným orgánom zriadeným na základe gréckeho zákona⁽²²⁾, ktorému bola zverená zodpovednosť za správu systému sociálneho zabezpečenia a vyberanie povinných príspevkov na sociálne zabezpečenie pod dohľadom štátu. Má právo, ale nie povinnosť uzatvárať dohody o vyrovnaní dlhov v prípade oneskorených platieb dlhov⁽²³⁾. Zodpovednosť za neustále sa zvyšujúci dlh spoločnosti Olympic Airways na daniach voči štátu možno preto nepochybne pripísať štátu.

⁽²⁰⁾ Článok 27 ods. 5 písm. b) zákona 3185/2003.

⁽²¹⁾ Ú. v. ES L 272, 25.10.1996, s. 36.

⁽²²⁾ Zákon č. 1846/1951, článok 11.

⁽²³⁾ Zákon č. 2676/1999.

- (207) Komisia preto musí preskúmať, či toto tolerovanie zahŕňa prevod štátnych zdrojov. Vzhľadom na to, že štátna pomoc zahŕňa nielen nesporné výhody, ale aj opatrenia, ktoré zmierňujú bežné poplatky, táto nečinnosť, pokiaľ ide o vymáhanie dlhov zo strany štátu, jasne znamená taký prevod štátnych zdrojov.
- (208) Po preukázaní, že došlo k prevodu zdrojov, ktorý možno pripísať štátu, Komisia musí určiť, či táto pomoc narúša hospodársku súťaž. Komisia zastáva názor, že aj poskytnutie priamej pomoci, aj nečinnosť pri výbere nesplateného dlhu zo strany štátu poskytuje spoločnosti Olympic Airways značnú obchodnú výhodu pred jej konkurentmi. Štát nepostupoval voči spoločnosti Olympic Airways rozumným a komerčným spôsobom. Ako je vysvetlené v odôvodnení 209, dochádza tým k narušeniu hospodárskej súťaže v liberalizovanom sektore vnútorného trhu. Komisia musí preto vyvodiť záver, že tak tolerancia štátu k nezaplateným a rastúcim dlhom spoločnosti Olympic Airways na daniach a na sociálnom zabezpečení, ako aj platby vykonané štátom namiesto spoločnosti Olympic Airways zodpovedajú poskytnutiu štátnej pomoci spoločnosti Olympic Airways v zmysle článku 87 ods. 1 zmluvy.
- 6.3. ZLUČITEĽNOSŤ POMOCI
- i) Zlučiteľnosť pomoci poskytnutej spoločnosti Olympic Airlines
- (209) Keďže Komisia dospela k záveru, že spoločnosť Olympic Airlines dostávala od svojho vznikajúceho štátu pomoc, musí preskúmať opatrenia v prospech spoločnosti Olympic Airlines z hľadiska článku 87 ods. 2 a 3 zmluvy, v ktorých sú ustanovené výnimky zo všeobecného pravidla nezlučiteľnosti uvedeného v článku 87 ods. 1.
- (210) Výnimky v článku 87 ods. 2 zmluvy sa v tomto prípade nemôžu uplatňovať, pretože pomoc nemá sociálnu povahu a neposkytuje sa jednotlivým spotrebiteľom, neposkytuje sa ani na náhradu škody spôsobenej prírodnými katastrofami alebo mimoriadnymi udalosťami, a nejde ani o pomoc hospodárstvu určitých oblastí Spolkovej republiky Nemecko v dôsledku rozdelenia Nemecka.
- (211) Ďalšie výnimky zo všeobecného zákazu štátnej pomoci sú uvedené v článku 87 ods. 3. Výnimky v článku 87 ods. 3 písm. b) a článku 87 ods. 3 písm. d) sa v tomto prípade neuplatňujú, pretože pomoc nepodporuje vykonávanie dôležitého projektu spoločného európskeho záujmu, nenapráva vážne poruchy fungovania v hospodárstve členského štátu, ani nepodporuje zachovanie kultúrneho dedičstva.
- (212) Článok 87 ods. 3 písm. a) a c) zmluvy ustanovuje výnimku týkajúcu sa pomoci určenej na podporu hospodárskeho rozvoja oblastí s mimoriadne nízkou životnou úrovňou alebo s mimoriadne vysokou nezamestnanosťou. Grécko je oblasťou, ktorá v plnom rozsahu patrí do rozsahu pôsobnosti článku 87 ods. 3 písm. a).
- (213) Pokiaľ ide o ciele regionálnej pomoci v súvislosti s leteckými službami, Komisia sa domnieva, že sa obvykle ľahšie splnia uložením záväzkov poskytovať služby vo verejnom záujme. Grécky štát ich ukladá spoločnostiam ponúkajúcim služby medzi gréckou pevninou a ostrovmi, ako aj medzi ostrovmi a v niektorých prípadoch (takzvané málo vyťažené letové trasy) ich môže zadať štát na zmluvnom základe leteckej spoločnosti, ktorá za ich poskytovanie dostáva náhradu. Komisia sa vo všeobecnosti domnieva, že náhrada za záväzky poskytovať služby vo verejnom záujme je nevyhnutne cieľená podpora a za predpokladu, že poskytovateľ je vybraný na základe transparentného a nediskriminačného konania a nedostáva nadmernú náhradu, táto štátna podpora vo všeobecnosti nevyvoláva otázky nezlučiteľnej štátnej pomoci. Bol to aj prípad v súvislosti so zmluvami, ktoré plní spoločnosť Olympic Aviation. Podľa podmienok reštrukturalizácie tieto trasy v súčasnosti prevádzkuje spoločnosť Olympic Airlines ako „nástupníčka“ spoločnosť. Berúc do úvahy obmedzené informácie, ktoré má Komisia k dispozícii, nemôže v súvislosti so spôsobom, akým boli zmluvy na poskytovanie služieb vo verejnom záujme prevedené zo spoločnosti Olympic Aviation na spoločnosť Olympic Airlines vylúčiť, že neboli dodržané postupy ustanovené v nariadení Rady č. 2408/92 z 23. júla 1992 o prístupe leteckých dopravcov Spoločenstva k letovým trasám v rámci Spoločenstva⁽²⁴⁾. V žiadnom prípade však Grécko nemôže využiť výnimku ustanovenú v článku 87 ods. 3 písm. a) v súvislosti so sumami poskytnutými spoločnosti Olympic Airlines od jej založenia.
- (214) Pokiaľ ide o výnimku ustanovenú v článku 87 ods. 3 písm. c) zmluvy týkajúcu sa pomoci na rozvoj určitých hospodárskych činností, za predpokladu, že táto pomoc nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom, Komisia musí posúdiť, či sa toto ustanovenie môže použiť na daný prípad. Pri vykonávaní preskúmania Komisia musí brať do úvahy uplatniteľné usmernenia týkajúce sa štátnej pomoci v sektore letectva⁽²⁵⁾, ako aj usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach⁽²⁶⁾.

⁽²⁴⁾ Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 8.

⁽²⁵⁾ „Uplatňovanie článkov 92 a 93 Zmluvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na štátnu pomoc v leteckom sektore“ (Ú. v. ES C 350, 10.12.1994, s. 5).

⁽²⁶⁾ Ú. v. ES C 288, 9.10.1999, s. 2.

- (215) Pokiaľ ide o pomoc poskytnutú spoločnosti Olympic Airlines prostredníctvom znížených nákladov na nájom lietadiel, Komisia sa opäť odvoláva na usmernenia o štátnej pomoci v sektore letectva. V odseku 14 usmernení sa uvádza, že „priama pomoc na krytie prevádzkových strát nie je vo všeobecnosti zlučiteľná so spoločným trhom a nemôže sa využiť výnimka zo všeobecného zákazu štátnej pomoci“. V usmerneniach sa ďalej špecifikuje, že priame dotácie na obsluhu letových trás možno akceptovať len v prípade záväzkov poskytovať služby vo verejnom záujme a v prípade pomoci sociálneho charakteru poskytnutej jednotlivým spotrebiteľom.
- (216) V tomto prípade pomoc poskytnutá spoločnosti Olympic Airlines buď priamo gréckym štátom alebo prostredníctvom nájmu zo strany štátu alebo nepriamo prostredníctvom spoločnosti Olympic Airways nepatrí do žiadnej z kategórií akceptovateľnej dotácie obsluhy letových trás. V ustálenej judikatúre sa v súvislosti so štátnou pomocou uvádza, že nová pomoc nemôže byť zlučiteľná so spoločným trhom, pokiaľ pomoc, ktorá bola predtým vyhlásená za neoprávnenú, nebola vrátená, pretože kombinované účinky všetkých pomoci by značne narušili hospodársku súťaž na spoločnom trhu⁽²⁷⁾. Keďže na uvedené účely je spoločnosť Olympic Airlines nástupníckou spoločnosťou leteckej divízie spoločnosti Olympic Airways a preto aj nástupníckou spoločnosťou na účely vymáhania vrátenia pomoci, nová pomoc spoločnosti Olympic Airlines nemôže byť zlučiteľná, pokiaľ predchádzajúca pomoc nebude vrátená. Okrem toho je poskytnutie pomoci porušením predchádzajúcich záväzkov daných Gréckom, a to neposkytnúť žiadnu ďalšiu pomoc spoločnosti Olympic Airways ani nástupníckym spoločnostiam (článok 1 písm. e) rozhodnutia z roku 1994).
- (217) Hoci grécke orgány netvrdili, že sumy, ktoré prijala spoločnosť Olympic Airlines od svojho založenia, vznikli v dôsledku reštrukturalizácie a dokonca hoci Komisia dospela k záveru, že spoločnosť Olympic Airlines je nástupníckou spoločnosťou spoločnosti Olympic Airways aspoň na účely vymáhania vrátenia štátnej pomoci pred odčlenením, Komisia v záujme úplnosti preskúma pomoc poskytnutú spoločnosti Olympic Airlines dodatočne aj z hľadiska usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 1999. V odseku 7 týchto usmernení sa uvádza, že novovytvorená spoločnosť nie je oprávnená na pomoc na záchranu alebo reštrukturalizáciu, dokonca ani vtedy, ak je jej finančná pozícia neistá, preto sa na predmetnú pomoc uvedené usmernenia nemôžu vzťahovať.
- (218) Preto pomoc poskytnutá spoločnosti Olympic Airlines od jej založenia nespĺňa podmienky na udelenie výnimky ustanovenej v článku 87 ods. 3 písm. c). Komisia zistila, že Grécko neoprávnené poskytlo nenotifikovanú novú pomoc spoločnosti Olympic Airlines prostredníctvom zmlúv o podnájme uzatvorených so spoločnosťou Olympic Airlines so zníženými platbami nájomného.
- ii) a) Zlučiteľnosť pomoci poskytnutej spoločnosti Olympic Airways
- (219) Keďže sa dospelo k záveru, že suma, o ktorú boli aktíva prevedené na spoločnosť Olympic Airlines nadhodnotené a ktorú potom zaplatil grécky štát spoločnosti Olympic Airways, predstavuje štátnu pomoc v prospech spoločnosti Olympic Airways, Komisia musí preskúmať toto opatrenie z hľadiska článku 87 ods. 2 a 3 zmluvy, v ktorých sú ustanovené výnimky zo všeobecného pravidla nezlučiteľnosti uvedeného v článku 87 ods. 1.
- (220) Výnimky v článku 87 ods. 2 zmluvy sa v tomto prípade nemôžu uplatniť, pretože opatrenie pomoci nemá sociálnu povahu a neposkytuje sa jednotlivým spotrebiteľom, neposkytuje sa ani na náhradu škody spôsobenej prírodnými katastrofami alebo mimoriadnymi udalosťami, a nejde ani o pomoc hospodárstvu určitých oblastí Spolkovej republiky Nemecko v dôsledku rozdelenia Nemecka.
- (221) Ďalšie výnimky zo všeobecného zákazu štátnej pomoci sú uvedené v článku 87 ods. 3. Výnimky v článku 87 ods. 3 písm. b) a článku 87 ods. 3 písm. d) sa v tomto prípade neuplatnia, pretože pomoc nepodporuje vykonávanie dôležitého projektu spoločného európskeho záujmu, nenapráva vážne poruchy fungovania v hospodárstve členského štátu, ani nepodporuje zachovanie kultúrneho dedičstva.
- (222) Článok 87 ods. 3 písm. a) a c) zmluvy ustanovuje výnimku týkajúcu sa pomoci určenej na podporu hospodárskeho rozvoja oblastí s mimoriadne nízkou životnou úrovňou alebo s mimoriadne vysokou nezamestnanosťou. Hoci je Grécko oblasťou, ktorá v plnom rozsahu patrí do pôsobnosti článku 87 ods. 3 písm. a), toto ustanovenie sa nemôže uplatniť z dôvodov uvedených v odôvodnení 211.
- (223) Pokiaľ ide o výnimku ustanovenú v článku 87 ods. 3 písm. c) zmluvy týkajúcu sa „pomoci na rozvoj určitých hospodárskych činností za predpokladu, že táto pomoc nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom“, grécke orgány požiadali Komisiu, aby v prípade, keď dospeje k záveru, že preddavková platba nie je konaním investora v trhovom hospodárstve, a preto sa musí považovať za štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 zmluvy, preskúmala opatrenie s cieľom zistiť, či sa môže považovať za pomoc na záchranu.

⁽²⁷⁾ Vec C-355/95, *Textilwerke Deggendorf GmbH (TWD)* /Komisia, Zb. 1995, s. II-2265.

b) Možná pomoc na záchranu

(224) Keďže príslušná suma bola vyplatená v období od decembra 2003 do mája 2004, uplatniteľným rámcom Spoločenstva na rozhodovanie o zlučiteľnosti sú usmernenia Spoločenstva pre štátnu pomoc na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach z roku 1999. Podľa odseku 104 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004⁽²⁸⁾, sa v súvislosti s opatrením, keď bola pomoc poskytnutá pred 10. októbrom 2004, uplatnia usmernenia z roku 1999.

c) Aplikovateľnosť usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 1999

(225) V odseku 4 usmernení z roku 1999 sa uvádza, že neexistuje žiadna definícia Spoločenstva týkajúca sa pojmu firmy v ťažkostiach a dodáva, že „Komisia považuje určitú firmu za firmu v ťažkostiach, keď je táto neschopná, či už prostredníctvom svojich vlastných zdrojov, alebo prostredníctvom prostriedkov, ktoré je táto schopná získať od svojich majiteľov/akcionárov alebo veriteľov, zamedziť stratám, ktoré by ju bez vonkajšej intervencie zo strany štátnych orgánov takmer s určitou istotou odsúdili k stiahnutiu sa z podnikania v krátkom alebo strednodobom časovom horizonte“.

(226) V usmerneniach sa ďalej objasňuje, že „firma sa v princípe a bez ohľadu na jej veľkosť považuje za nachádzajúcu sa v ťažkostiach na účely týchto smerníc najmä v týchto prípadoch: a) v prípade spoločnosti s ručením obmedzeným, kde viac ako polovica jej základného imania sa prekryla stratou a viac ako štvrtina tohto kapitálu bola prekrytá stratou v priebehu predchádzajúcich 12 mesiacov“.

(227) V odseku 6 sa tiež uvádza, že „obvyklými príznakmi firmy nachádzajúcej sa v ťažkostiach sú rastúce straty, klesajúci obrat, rastúce skladové zásoby, nadmerná kapacita, pokles peňažného toku, rastúce dlhy, rastúce úrokové platby a klesajúca alebo nulová hodnota čistých aktív“.

(228) Komisia poznamenáva, že spoločnosť Olympic Airways je chronicky zadlženou spoločnosťou, ktorá už stratila významnú časť svojho základného imania. Dlh spoločnosti Olympic Airways voči gréckemu štátu na daniach a sociálnom zabezpečení sa zvýšil z 273 mil. EUR na konci roka 2002 na 522 mil. EUR na konci roka 2003, kedy jej bola vyplatená preddavková platba. Ako už bolo vysvetlené, spoločnosť nebola schopná zabezpečiť žiadny zdroj komerčného financovania a reálna možnosť, že bude schopná zaplatiť svoje dlhy voči štátu, je malá. Komisia môže preto vyvodiť záver, že spoločnosť Olympic Airways je firmou v ťažkostiach v zmysle usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 1999.

d) Podmienky na schválenie pomoci na záchranu

(229) V usmerneniach Komisie o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach z roku 1999 je uvedených päť kumulatívnych podmienok, za ktorých sa môže pomoc na záchranu poskytnúť. Komisia musí overiť, či v tomto prípade boli splnené všetky tieto podmienky.

(230) Po prvé, pomoc na záchranu „musí pozostávať z podpory likvidity vo forme záruk na pôžičku alebo poskytnutia pôžičiek. V oboch prípadoch pôžička musí byť poskytnutá pri úrokovej sadzbe minimálne porovnateľnej so sadzbami uplatňovanými na pôžičky zdravým firmám, a najmä s porovnateľnými referenčnými sadzbami prijatými Komisiou. Každá pôžička sa musí splatiť a každá záruka sa musí ukončiť v časovom horizonte neprekračujúcom obdobie šiestich mesiacov po čerpaní prvej splátky firme“.

(231) V tomto prípade pomoc na záchranu má formu hotovostného grantu (opísaného ako „preddavková platba“) v sume 130 312 450 EUR, ktorú Grécko poskytlo spoločnostiam Olympic Airways a Olympic Aviation údajne s cieľom pomôcť týmto dvom spoločnostiam s reštrukturalizáciou po odčlenení leteckých činností z oboch spoločností a vytvorení spoločnosti Olympic Airlines. V tomto prípade sa spoločnostiam Olympic Airways a Olympic Aviation neúčtujú žiadne úroky z úveru a spoločnosti majú v úmysle splatiť sumu 130 312 450 EUR štátu priamo z výnosov z predaja v rámci privatizácie spoločnosti Olympic Airlines, o ktorej Grécko tvrdí, že nie je vo vlastníctve skupiny Olympic Airways. Ak pri predaji spoločnosti Olympic Airlines nevznikne dostatok finančných prostriedkov na uhradenie tejto „preddavkovej platby“, potom sa na účely uhradenia rozdielu predajú iné aktíva spoločnosti Olympic Airways. Za týchto okolností preto nie je možné dospieť k záveru, že je splnená prvá podmienka usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 1999.

(232) Po druhé, pomoc musí „byť spojená s pôžičkami, ktoré sa musia splácať v časovom horizonte neprekračujúcom obdobie 12 mesiacov po čerpaní poslednej splátky firme“. Ako už bolo uvedené, v tomto prípade sa príslušná suma nemôže riadne opísať ako úver spoločnosti Olympic Airways a Olympic Aviation, keďže je jej splatenie podmienené predajom inej spoločnosti. Suma 130 312 450 EUR bola vyplatená v tranziách v závislosti od potrieb spoločností Olympic Airways a Olympic Aviation počas obdobia od 24. decembra 2003 do 13. mája 2004. Doteraz, už viac ako rok potom, nebola vykonaná žiadna splátka tejto sumy, takže druhá podmienka sa nemôže považovať za splnenú. Vzhľadom na to, že príslušné opatrenie nespĺňa prvé dve podmienky, preskúmanie ostatných troch podmienok by bolo zbytočné.

(28) Ú. v. EÚ C 244, 1.10.2004, s. 2.

- (233) Komisia poznamenáva, že poskytnutie pomoci spoločnosti Olympic Airways v roku 2003 je tiež porušením predchádzajúcich záväzkov daných Gréckom neposkytnúť spoločnosti Olympic Airways žiadnu ďalšiu pomoc (článok 1 písm. e) rozhodnutia z roku 1994). Komisia sa domnieva, že príslušné opatrenie nespĺňa podmienky, ktoré vyžadujú usmernenia na záchranu a reštrukturalizáciu, aby sa opatrenie mohlo považovať za pomoc na záchranu.
- (234) Komisia musí tiež zobrať do úvahy ďalšie opatrenia, o ktorých rozhodla, že v danom prípade predstavujú štátnu pomoc, a to príspevky v celkovej výške takmer 57 mil. EUR, ktoré grécky štát vyplatil spoločnosti Olympic Airways a tolerovanie meškania platieb spoločnosti Olympic Airways zo strany štátu, ktoré viedlo k tomu, že dlhy spoločnosti na daniach a sociálnom zabezpečení vzrástli z 273 mil. EUR koncom roka 2002, keď sa uskutočnila reštrukturalizácia, na 627 mil. EUR na konci roka 2004. Vzhľadom na to, že výnimky ustanovené v článku 87 ods. 2 a článku 87 ods. 3 písm. a), b) a d) sa nemôžu na spoločnosť Olympic Airways uplatniť (pozri odôvodnenia 219 až 221), Komisia musí posúdiť, či sa v tomto prípade môže uplatniť výnimka ustanovená v článku 87 ods. 3 písm. c) zmluvy.
- (235) Ako už bolo vysvetlené, každá nová pomoc spoločnosti Olympic Airways je porušením predchádzajúcich záväzkov neposkytnúť žiadnu ďalšiu pomoc (článok 1 písm. e) rozhodnutia z roku 1994). Dôležitejšie je, že poskytnutie novej neoprávnenej pomoci sa musí vnímať v súvislosti so skutočnosťou, že spoločnosti Olympic Airways už bola v minulosti poskytnutá pomoc, takže súčasná situácia naznačuje jasné porušenie zásady „jedenkrát a naposledy“ uvedenej v usmerneniach o štátnej pomoci pre letectvo i v usmerneniach Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach. Komisia ďalej poukazuje na judikatúru súdu, podľa ktorej nová pomoc nemôže byť zlučiteľná so spoločným trhom, pokiaľ nebola vrátená pomoc, o ktorej sa rozhodlo, že je neoprávnená⁽²⁹⁾. Z uvedeného vyplýva, že nová poskytnutá pomoc nespĺňa podmienky na udelenie výnimky ustanovenej v článku 87 ods. 3 písm. c).
- (236) Komisia preto dospela k záveru, že nadhodnotením aktív prevedených na spoločnosť Olympic Airlines Grécko poskytlo spoločnosti Olympic Airways neoprávnenú a nezlučiteľnú štátnu pomoc vo výške tohto nadhodnotenia. Komisia takisto konštatuje, že príspevky v celkovej výške 57 mil. EUR poskytnuté spoločnosti Olympic Airways a tolerovanie zo strany gréckeho štátu oneskorených platieb a neplatenie daní a príspevkov na sociálne zabezpečenie, ktoré spoločnosť Olympic Airways dlhovala, predstavujú neoprávnenú a nezlučiteľnú štátnu pomoc.

7 OPRÁVNENÉ OČAKÁVANIA A ŠTÁTNE ZÁRUKY

- (237) Pokiaľ ide o štyri finančné líziny na lietadlá A340/300 a úver od banky ABN Amro, Grécko zaplatilo niekoľko splátok, pričom záruky štátu na tieto úvery poskytnuté štátom spoločnosti Olympic Airways pochádzajú z obdobia pred prijatím rozhodnutia z roku 2002. Grécko tvrdí, že keďže rozhodnutie z roku 2002 výslovne nevyzýva k pozastaveniu alebo ukončeniu záruk poskytnutých gréckym štátom spoločnosti Olympic Airways po roku 1998, to nepriamo znamená, že Komisia akceptovala ich pokračovanie, ako aj akékoľvek platby uskutočnené na základe týchto záruk. Komisia nemôže prijať toto tvrdenie z nasledujúcich dôvodov.
- (238) Komisia zastáva názor, že hmotnoprávne ustanovenia rozhodnutia z roku 2002 sú dostatočne jasné a jednoznačné: „Článok 1: Pomoc na reštrukturalizáciu, ktorú poskytlo Grécko spoločnosti Olympic Airways v podobe: ... b) nových záruk na úvery v celkovej výške 378 mil. USD za úvery, ktoré boli zmluvne dohodnuté pred 31. marcom 2001 na kúpu nového lietadla a na investície potrebné na premiestnenie spoločnosti Olympic Airways na nové letisko v Spata; ... sa považuje za nezlučiteľnú so spoločným trhom v zmysle článku 87 ods. 1 zmluvy...“.

Pokiaľ ide o povinnosť vrátiť pomoc, rozhodnutie z roku 2002 rozlišuje medzi obdobím 1994 – 1998 a 1998 – 2002. V súlade s článkom 14 ods. 1 nariadenia (ES) č. 659/1999⁽³⁰⁾ a vo vzťahu k obdobiu 1994 – 1998 Komisia rozhodla, že nie je potrebné vrátiť pomoc poskytnutú pred 14. augustom 1998. Príslušné záruky však poskytol štát omnoho neskôr po uvedenom dátume (v októbri 1999 za štyri lietadlá a vo februári 2001 na úver od banky ABN Amro).

- (239) V každom prípade Komisia pripomína, že aby opatrenie predstavovalo len uplatnenie nároku v rámci už skôr poskytnutej štátnej záruky a nie poskytnutie novej pomoci, musí v plnom rozsahu rešpektovať podmienky pôvodnej záruky (ako je totožnosť príjemcu, lehoty, dotknutá suma, potreba predchádzajúceho vyhlásenia konkurzu atď.). V prípade, že členský štát uskutoční platbu v súvislosti s úverom, na ktorý bola poskytnutá záruka, za iných podmienok, ako sú podmienky pôvodne dohodnuté v čase poskytnutia, Komisia bude považovať túto platbu za vznik novej pomoci, ktorá sa musí notifikovať podľa článku 88 ods. 3 zmluvy⁽³¹⁾.
- (240) Pre spresnenie je potrebné uviesť, že platby nedávno uhradené gréckym štátom v súvislosti s vyššie uvedenými úvermi zrejme neboli v súlade s podmienkami stanovenými v pôvodných zárukách, ako ich opísali grécke orgány v tom čase. Napríklad:

⁽²⁹⁾ Už uvedená vec C-355/95, *Deggendorf*.

⁽³⁰⁾ „Komisia nebude vyžadovať vrátenie pomoci, ak by to bolo v rozpore so všeobecnou zásadou práva Spoločenstva.“

⁽³¹⁾ Pozri oznámenie Komisie o uplatňovaní článkov 87 a 88 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme záruk (Ú. v. ES C 71, 11.3.2000, s. 14).

- Pokiaľ ide o úver od banky ABN Amro, vláda priamo platila splátky (okolo 36 mil. EUR) namiesto podniku bez predchádzajúceho meškania platieb a bez predchádzajúceho právneho vyhlásenia konkurzu alebo platobnej neschopnosti. Skutočnosť, že vláda následne požiadala spoločnosť, aby úver splácala, naznačuje, že platby neboli iba uplatnením nároku v rámci predtým poskytnutej záruky.
 - Rovnaké úvahy platia, pokiaľ ide o úvery týkajúce sa platieb finančného lízingu lietadiel vo výške približne 11 mil. EUR a priame hotovostné financovanie vo výške približne 8 mil. EUR.
 - Navyše v prípadoch týkajúcich sa štyroch lietadiel boli úverové zmluvy formálne upravené (novácia) tak, že podnik, ako príjemcu úverov, nahradil štát. Tieto veľmi významné zmeny predchádzali príslušným platbám.
 - Pokiaľ ide o preddavok vo výške 8 mil. EUR pred zmenou dvoch úverových zmlúv, išlo jednoznačne o opatrenie, ktoré sa v pôvodnej záruke nepredpokladalo.
- (241) Keďže sa vykonali zmeny a tieto zmeny neboli nikdy notifikované Komisii a Komisia ich ani neschválila, tieto platby predstavujú jednoznačne novú neoprávnenú pomoc. Komisia je však pripravená preskúmať počas fázy vykonávania tohto rozhodnutia akékoľvek ďalšie informácie, ktoré môžu grécke orgány predložiť v súvislosti s úhradou splátok úveru od banky ABN Amro vo výške približne 36 mil. EUR alebo splátok na základe lízingových zmlúv súvisiacich s nadobudnutím štyroch lietadiel vo výške približne 11 mil. EUR, ako aj v súvislosti so zlučiteľnosťou časti alebo všetkých týchto platieb s podmienkami pôvodných záruk,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

1. Skutočnosť, že spoločnosť Olympic Airways a Grécko akceptovali od spoločnosti Olympic Airlines platby za podnájom lietadiel, ktoré boli nižšie ako sumy platené na základe hlavných lízingových zmlúv a ktoré viedli k stratám spoločnosti Olympic Airways rádovo vo výške 37 mil. EUR v roku 2004 a štátu rádovo vo výške 2,75 mil. EUR do mája 2005, predstavuje neoprávnenú štátnu pomoc spoločnosti Olympic Airways, ktorá je nezlučiteľná so zmluvou.

2. Grécko poskytlo neoprávnenú a nezlučiteľnú štátnu pomoc spoločnosti Olympic Airways vo výške, o akú boli nadhodnotené aktíva spoločnosti Olympic Airlines v čase založenia spoločnosti Olympic Airlines. Komisia túto sumu predbežne odhaduje približne na 91,5 mil. EUR.

3. Poskytnutie súm, ktoré spolu predstavujú približne 8 mil. EUR, gréckym štátom spoločnosti Olympic Airways a ďalšie platby splátok určitých bankových úverov a finančného lízingu uskutočnené v období od mája 2004 do marca 2005 zo strany gréckeho štátu namiesto spoločnosti Olympic Airways, pokiaľ tieto platby nepredstavujú len uplatnenie nárokov vyplývajúcich zo záruk uvedených v článku 1 písm. b) rozhodnutia 2003/372/ES a súvisiacich podmienok, predstavujú neoprávnenú štátnu pomoc spoločnosti Olympic Airways, ktorá je nezlučiteľná so zmluvou.

4. Pokračujúce tolerovanie zo strany gréckeho štátu týkajúce sa neplatenia dlhu voči štátu na daniach a sociálnom zabezpečení spoločnosťou Olympic Airways vo výške približne 354 mil. EUR od decembra 2002 do decembra 2004 predstavuje neoprávnenú štátnu pomoc poskytnutú spoločnosti Olympic Airways a táto pomoc je nezlučiteľná so zmluvou.

Článok 2

1. Grécko zabezpečí, aby príjemcovia vrátili pomoc uvedenú v článku 1.

2. Pomoc sa vráti bezodkladne a v súlade s postupmi vnútroštátneho práva za predpokladu, že tieto postupy umožňujú okamžitý a účinný výkon rozhodnutia. Vrátená pomoc musí zahŕňať úrok odo dňa, kedy bola pomoc príjemcovi poskytnutá až do dňa vrátenia pomoci. Úrok sa vypočíta na základe referenčnej sadzby, ktorá sa používa na výpočet grantového ekvivalentu regionálnej pomoci.

Článok 3

Grécko okamžite pozastaví všetky ďalšie platby pomoci spoločnostiam Olympic Airways a Olympic Airlines.

Článok 4

Do dvoch mesiacov odo dňa oznámenia tohto rozhodnutia Grécko informuje Komisiu o opatreniach prijatých na splnenie článkov 2 a 3.

Článok 5

Toto rozhodnutie je určené Helénskej republike.

V Bruseli 14. septembra 2005

Za Komisiu
Jacques BARROT
podpredseda

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 28. októbra 2009

o štátnej pomoci C 16/08 (ex NN 105/05 a NN 35/07), Spojené kráľovstvo Veľkej Británie a Severného Írska – dotácie pre CalMac a NorthLink na služby námornej dopravy v Škótsku

[oznámené pod číslom K(2009) 8117]

(Iba anglické znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

(2011/98/ES)

KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 88 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili svoje pripomienky v súlade s uvedeným ustanovením (uvedenými ustanoveniami) ⁽¹⁾, a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

- (1) Listom z 19. decembra 2003 Spojené kráľovstvo informovalo Komisiu o krokoch, ktoré hodlá urobiť škótska vláda, aby sa služby škótskej trajektovej dopravy uviedli „do súladu s [jej] chápaním európskych pravidiel, čo sa týka štátnej pomoci pre námornú dopravu“.
- (2) Spojené kráľovstvo listami z 19. apríla 2004 a 30. júna 2004 informovalo Komisiu o zámere škótskej vlády otvoriť dve verejné súťaže na zmluvy o poskytovaní dopravných služieb na severné a západné ostrovy.
- (3) Od tej doby Komisia dostala od zainteresovaných strán niekoľko oficiálnych sťažností a neoficiálnych pripomienok týkajúcich sa údajnej nezlučiteľnej štátnej pomoci poskytnutej podnikom, ktoré vykonávajú činnosť v týchto dopravných službách ⁽²⁾.
- (4) Po týchto sťažnostiach Komisia zaslala Spojenému kráľovstvu niekoľko žiadostí o ďalšie informácie podľa článku 5 nariadenia Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúceho podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 (teraz článok 88) Zmluvy o ES ⁽³⁾ (ďalej len „procedurálne nariadenie“), na ktoré boli poskytnuté odpovede.
- (5) Komisia sa 16. apríla 2008 rozhodla začať konanie vo veci formálneho zisťovania týkajúceho sa opatrení štátnej

pomoci vzťahujúcej sa na spoločnosti NorthLink Ferries Limited, Cowal Ferries Limited a CalMac Ferries Limited ⁽⁴⁾.

- (6) V odpovedi na rozhodnutie začať konanie vo veci formálneho zisťovania Spojené kráľovstvo 16. júla 2008 zaslalo svoje pripomienky. Listom z 22. decembra 2008 a 2. februára 2009 predložilo Spojené kráľovstvo ďalšie informácie.
- (7) Po uverejnení rozhodnutia začať konanie vo veci formálneho zisťovania Komisia dostala pripomienky od niekoľkých zainteresovaných strán. Spojené kráľovstvo bolo vyzvané, aby sa k nim vyjadrilo.
- (8) Komisia sa v dňoch 11., 12. a 13. decembra 2008 stretla so zástupcami niektorých zainteresovaných strán: NorthLink Ferries Limited, Cowal Ferries Limited, CalMac Ferries Limited, Pentland Ferries, Western Ferries (Clyde) Limited, Orkney County Council (miestna správa na Orknejských ostrovoch), Argyll and Bute Council (miestna správa regiónu Argyll a Bute), Inverclyde Council (miestna správa regiónu Inverclyde), škótske ministerstvá a škótska vláda a porovnateľná záujmová skupina.
- (9) Na základe ďalších informácií získaných v priebehu konania vo veci formálneho zisťovania Komisia dospela k záveru, že časť programu pomoci tvorí existujúcu pomoc. Preto sa rozhodla súbežne s konaním vo veci formálneho zisťovania začať postup spolupráce predpokladaný podľa článku 17 procedurálneho nariadenia.
- (10) Komisia sa 17. marca 2009 stretla so zástupcami Spojeného kráľovstva. Podľa článku 17 procedurálneho nariadenia Komisia na tomto stretnutí informovala členský štát, že časť programu pomoci považuje za existujúcu pomoc a vyjadrila predbežný názor, že niektoré aspekty programu pomoci už nie sú zlučiteľné so spoločným trhom. Orgány členského štátu dostali možnosť predložiť svoje pripomienky k tomuto predbežnému názoru na tomto stretnutí, ako aj neskoršie v písomnej forme.
- (11) Komisia 23. marca 2009 požiadala Spojené kráľovstvo o ďalšie informácie. Tieto informácie boli predložené 15. mája 2009 a 3. júla 2009.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 126, 23.5.2008, s. 16.⁽²⁾ Viedli ku konaniu v dvoch veciach pod spisovými značkami NN 105/05 a NN 35/07.⁽³⁾ Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1.⁽⁴⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

2. OPIS

- (12) Tento prípad sa týka poskytovania služieb pravidelnej trajektovej dopravy medzi škótskou pevninou a ostrovmi pri západnom a severnom pobreží Škótska. Uvedené služby sa v súčasnej dobe zaisťujú väčšinou na základe zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme ⁽⁵⁾ a prevádzkovatelia majú prospech z náhrady za ich plnenie.
- (13) Keďže právne rámce upravujúce verejné služby poskytované na západných a severných ostrovoch sú odlišné a príjemcovia pomoci sú samostatné právne subjekty, trasy na západné a severné ostrovy sa posudzujú osobitne v ostatnej časti tohto rozhodnutia.

2.1. ZÁPADNÉ OSTROVY

2.1.1. NÁMORNÉ TRASY

- (14) Existujúce trajektové trasy na západných škótskych ostrovoch sú uvedené na mape 1.

Mapa 1

Námorné trasy v západnom Škótsku



⁽⁵⁾ S výnimkou trasy Gourock – Dunoon.

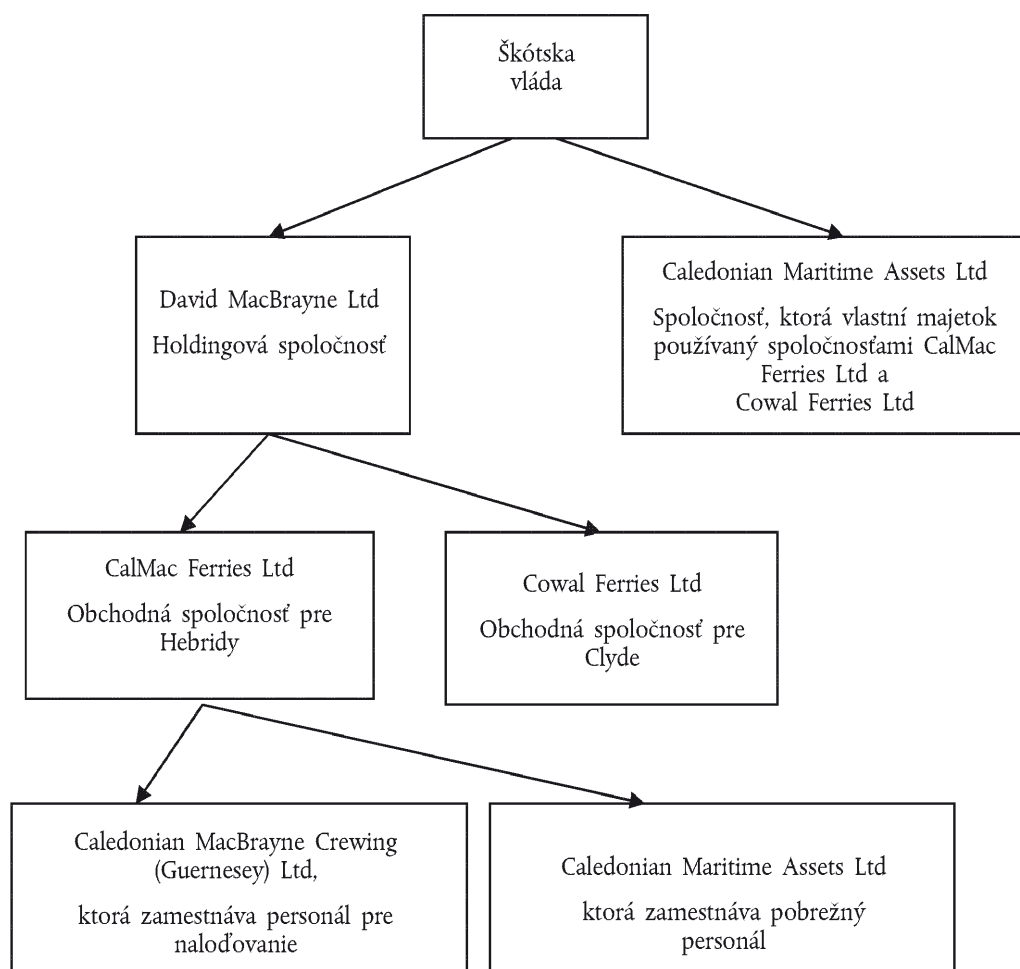
2.1.2. PREVÁDZKOVATELIA

2.1.2.1. **CalMac Ferries Ltd.**

- (15) Služby osobnej, poštovej a nákladnej lodnej dopravy na západných ostrovoch ⁽⁶⁾ ovládali v 50. rokoch 20. storočia dve verejné spoločnosti: Caledonian Steam Packet Company Ltd. a David MacBrayne Ltd.
- (16) V roku 1973 sa spoločnosť Caledonian Steam Packet Company Ltd. zlúčila s časťou spoločnosti David MacBrayne Ltd. a bola založená spoločnosť Caledonian MacBrayne Ltd. Nová spoločnosť dostala za úlohu zaisťovať väčšinu služieb pravidelnej lodnej dopravy v oblasti zátoky Clyde, na západnú pevninu a na ostrovy.
- (17) Do roku 2006 bola spoločnosť Caledonian MacBrayne Ltd. v úplnom vlastníctve štátu a bola podriadená ministromi pre Škótsko a po decentralizácii v roku 1999 škótskej vláde.
- (18) V októbri 2006 sa spoločnosť Caledonian MacBrayne Ltd. reštrukturalizovala a vlastníctvo plavidiel a pobrežných aktív sa vyčlenilo z prevádzkových činností trajektovej dopravy. Nová štruktúra je znázornená v grafe 1.

Graf 1

Súčasná štruktúra vlastníctva



- (19) Činnosti trajektovej dopravy boli prevedené do dvoch nových spoločností, CalMac Ferries Ltd a Cowal Ferries Ltd, ktoré boli vytvorené ako dve dcérske spoločnosti v úplnom vlastníctve spoločnosti David MacBrayne Ltd. Táto spoločnosť predtým nevyvíjala žiadnu činnosť a bola v úplnom vlastníctve škótskej vlády.

⁽⁶⁾ Vnútorne a Vonkajšie Hebridy a ostrovy v zátokke Clyde (Firth of Clyde).

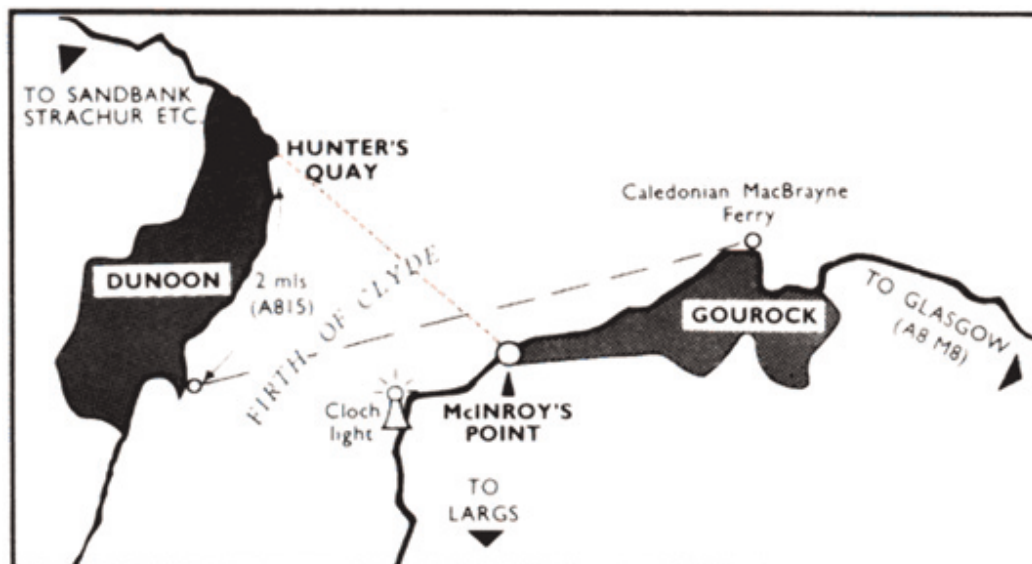
- (20) Spoločnosť CalMac Ferries Ltd. prevzala prepravu na Hebridy spolu s dvoma stopercentnými dcérskymi spoločnosťami, Caledonian MacBrayne Crewing (Guernsey) Ltd. a Caledonian MacBrayne HR (UK) Ltd., ktoré zamestnávajú personál pre naložovanie resp. pobrežný personál.
- (21) Spoločnosť Cowal Ferries Ltd. prevzala prepravu do Clyde.
- (22) Spoločnosť Caledonian Maritime Assets Ltd. (ďalej len „CMAL“) si ponechala vlastníctvo plavidiel a prístavísk, ktoré sa používajú pre trajektové prepravy v zátokke Clyde a na Hebridy.
- (23) Na základe nových dohôd spoločnosť CMAL prenajíma plavidlá a prístaviská spoločnostiam CalMac Ferries Ltd. a Cowal Ferries Ltd. Vlastní a prevádzkuje tiež prístavné zariadenia v takmer polovici z 50 destinácií, do ktorých spoločnosti CalMac Ferries Ltd. a Cowal Ferries Ltd uskutočňujú prepravu. CMAL je v úplnom a priamom vlastníctve škótskej vlády.
- (24) CalMac Ferries Ltd. si v súčasnej dobe od spoločnosti CMAL prenajíma flotilu 29 plavidiel na zaisťovanie preprav cestujúcich, vozidiel a lodnej dopravy na ostrovy pri západnom pobreží Škótska a do zátoky Clyde. Dve ďalšie lode sú prenajaté samostatne.
- (25) Cowal Ferries Ltd si taktiež prenajíma tri lode od CMAL.
- (26) Vzhľadom na to, že rôzne už uvedené spoločnosti patria do tej istej skupiny a z dôvodu zrozumiteľnosti sa v ďalšej časti tohto rozhodnutia bude pojem „CalMac“ používať bez rozdielu vo vzťahu k spoločnostiam, ktoré vlastní David MacBrayne Ltd., a v dobe pred reštrukturalizáciou vo vzťahu k spoločnostiam Caledonian MacBrayne Ltd., Caledonian Steam Packet Company Ltd. a David MacBrayne Ltd.
- (27) V súčasnej dobe je v rámci siete 26 trás, na ktorých CalMac uskutočňuje prepravy. Čo sa týka samotnej spoločnosti CalMac Ferries Ltd., v hospodárskom roku, ktorý skončil dňom 31. marca 2006, prepravila na týchto trasách 5,3 milióna cestujúcich, 1,1 milióna áut, 94 000 úžitkových vozidiel a 14 000 autobusov.

2.1.2.2. *Western Ferries Ltd.*

- (28) CalMac nemá prakticky žiadnu konkurenciu na trasách, na ktorých uskutočňuje prepravy. Jej jediný konkurent, Western Ferries Ltd., uskutočňuje prepravy len do zátoky Clyde medzi Gourockom, ktorý sa nachádza v hornom ramene zátoky Clyde, a Dunoonom, ktorý sa nachádza na škótskom polostrove Cowal, ako je to znázornené na mape 2.

Mapa 2

Námorné trasy v zátokke Clyde



- (29) Spoločnosť Western Ferries začala prepravu na trase Gourock – Dunoon v roku 1973. V súčasnej dobe má štyri plavidlá na prepravu vozidiel a osôb, ktoré uskutočňujú prepravy niekoľkokrát denne a podieľajú sa približne na 88 % automobilovej dopravy, 86 % nákladnej dopravy a 68 % osobnej dopravy (7).

(7) Údaje poskytnuté spoločnosťou Western Ferries Ltd.

2.1.3. ZÁVÄZKY SLUŽIEB VO VEREJNOM ZÁUJME

- (30) Všeobecným právnym rámcom, ktorý umožňuje finančnú podporu na poskytovanie služieb trajektovej dopravy v Škótsku, je Highlands and Islands Shipping Services Act (zákon o lodnej doprave na pevninu a na ostrovy) z roku 1960⁽⁸⁾, naposledy zmenený a doplnený odsekom 70 Transport (Scotland) Act [(zákon o doprave (Škótsko)] z roku 2001⁽⁹⁾ a odsekom 45 zákona o doprave (Škótsko) z roku 2005⁽¹⁰⁾. Tento právny rámec bol v dohode s CalMac doplnený o „záväzky“ vlády⁽¹¹⁾.
- (31) Právny rámec je veľmi všeobecný. Ustanovuje sa iba, že škótske orgány môžu poskytovať finančné prostriedky vo forme pôžičiek osobám na účely týkajúce sa dopravy. Podmienky pre poskytovanie týchto finančných prostriedkov sa podrobne nestanovujú. Záväzok z roku 1995 zaisťuje granty a pôžičky pre CalMac na zabezpečovanie námornej dopravy s cieľom udržať alebo zlepšiť hospodárske alebo sociálne podmienky na pevnine a na ostrovoch. Finančné granty sú určené na pokrytie prevádzkových deficitov, zatiaľ čo kapitálové granty a pôžičky sú určené na investičné účely, ako napríklad kúpa plavidiel a práce v prístaviskách a v prístavoch.
- (32) O všetkých podrobnostiach služby vo verejnom záujme, ako sú napríklad trasy, ktoré sú spôsobilé pre pomoc, pravidelnosť, frekvencia, kapacity, tarifné sadzby a výška dotácií, rozhodovali škótske orgány a každý rok ich písomne oznamovali spoločnosti CalMac.
- (33) Reštrukturalizáciou spoločnosti CalMac sa v októbri 2006 skončila platnosť posledného záväzku z roku 1995. Od tej doby nebol podpísaný žiadny ďalší záväzok až do septembra 2007, keď vstúpila do platnosti súčasná zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme.
- (34) Od septembra 2007 spoločnosť CalMac zaisťuje služby trajektovej dopravy na základe zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme z roku 2007, po získaní zákazky vo verejnej súťaži⁽¹²⁾ (jediným ďalším uchádzačom bola spoločnosť V-Ships, ktorá neskoršie odstú-

pila z výberového konania). Zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme z roku 2007 sa vzťahuje na všetky trasy, na ktorých dovtedy uskutočňovala prepravy spoločnosť CalMac, okrem trasy Gourock – Dunoon, a podrobne ustanovuje záväzky služieb vo verejnom záujme, ktoré sa majú plniť. Tieto služby zahŕňajú prepravu osôb, automobilov a nákladu. Plavidlá používané na uskutočňovanie prepráv sú prenajaté od CMAL, spoločnosti založenej v októbri 2006, ktorej jedinou činnosťou je vlastníctvo a prenájom plavidiel.

- (35) V rokoch 2005 – 2006 bola spustená verejná súťaž na trasu Gourock – Dunoon, v rámci ktorej sa hľadali prevádzkovatelia pre zaisťovanie neobmedzenej a nedotovanej dopravy. V počiatočnej fáze prejavili záujem tri spoločnosti (Western Ferries, CalMac a V-Ships), ale nakoniec žiadna spoločnosť nepredložila ponuku.
- (36) Než zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme z roku 2007 vstúpila do platnosti, náhrada za prepravu na trase Gourock – Dunoon sa neodlišovala od náhrady vyplácanej za ostatné trasy, keďže existovala len jedna celková platba bez rozdelenia na jednotlivé trasy. Od vstupu zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme z roku 2007 do platnosti sa dotácia pre trasu Gourock – Dunoon platí spoločnosti CalMac zvlášť.
- (37) Záväzky služieb vo verejnom záujme pre túto trasu a príslušná náhrada sú určené len na prepravu cestujúcich, úžitkové vozidlá sú z prepravy vylúčené. Spoločnosť CalMac však môže poskytovať dopravné služby pre úžitkové vozidlá za čisto obchodných podmienok.
- (38) Pretože trasa Gourock – Dunoon bola vylúčená zo zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme z roku 2007, právnym základom pre náhradu týkajúcu sa tejto trasy zostáva aj naďalej zákon o lodnej doprave na pevninu a na ostrovy z roku 1960, naposledy zmenený a doplnený paragrafom 70 zákona o doprave (Škótsko) z roku 2001 a paragrafom 45 zákona o doprave (Škótsko) z roku 2005.
- (39) Spoločnosť CalMac uskutočňovala po celé roky prepravu na trasách na západné ostrovy bez veľkých zmien. K určitým zmenám však došlo na základe rozhodnutia škótskych orgánov, a to napríklad k uzatvoreniu jednej trasy po otvorení mostu, novým prepravám na existujúcich trasách a zvýšenej početnosti prepráv. Kapacity sa všeobecne zvýšili výmenou starých plavidiel za nové, ktoré celkovo ponúkajú väčšie objemy ako vymieňané plavidlá⁽¹³⁾. Tarifný sa všeobecne zvýšili v závislosti na inflácii⁽¹⁴⁾.
- (40) Spoločnosť CalMac doposiaľ od škótskych orgánov prijala tieto platby za záväzky služieb vo verejnom záujme:

⁽⁸⁾ Znenie tohto zákona je k dispozícii na internetovej adrese: http://www.opsi.gov.uk/RevisedStatutes/Acts/ukpga/1960/ukpga_19600031_en_1

⁽⁹⁾ Znenie tohto zákona je k dispozícii na internetovej adrese: http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2001/asp_20010002_en_1

⁽¹⁰⁾ Znenie tohto zákona je k dispozícii na internetovej adrese: <http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2005/20050012.htm>.

⁽¹¹⁾ Tieto „záväzky“ boli záväzky ministra týkajúce sa financovania trajektových prepráv so súhlasom ministerstva financií a v dohode s CalMac. V rokoch 1961, 1973, 1975 a 1995 bolo podpísaných niekoľko záväzkov a každý z nich odráža predošlé štruktúry spoločnosti so zodpovednosťou za prepravu, ktoré neskoršie vytvorili základ pre zmluvu o trajektových prepravách do Clyde a na Hebridy z roku 2007. Znenie záväzku z roku 1995 je k dispozícii na internetovej adrese: <http://www.calmac.co.uk/policies/undertakingbysecretaryofstate.pdf>

⁽¹²⁾ Znenie výzvy na predkladanie ponúk je verejne dostupné na internetovej adrese: <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/161181/0043718.pdf>.

⁽¹³⁾ Od roku 1995 sa flotila rozšírila o jedenásť plavidiel.

⁽¹⁴⁾ Od roku 1995 sa sadzby zvyšovali v rozsahu 2 % až 5 % za rok.

Tabuľka 1

Verejné finančné prostriedky poskytnuté CalMac od roku 1995

(v mil. GBP)

	Deficitné granty (granty na pokrytie deficitu)	Kapitálové granty/pôžičky ⁽¹⁾	SPOLU
1995/1996	8,3	8,5	16,8
1996/1997	11,7	2,3	14,0
1997/1998	10,5	9,9	20,4
1998/1999	14,4	11,9	26,4
1999/2000	15,0	9,7	24,7
2000/2001	19,0	6,5	25,5
2001/2002	20,4	1,8	22,2
2002/2003	18,9	7,7	26,6
2003/2004	25,9	2,8	28,7
2004/2005	25,1	8,8	33,9
2005/2006	31,4	6,2	37,6
2006/2007	34,2	9,9	44,1
2007/2008	40,5	4,9	45,3

⁽¹⁾ Pôžičky sú bez sumy splátok pôžičiek. Do roku 2002 sa nové plavidlá financovali spojením grantov (75 %) a pôžičiek (25 %). Od roku 2002 sa všetky plavidlá financujú výlučne prostredníctvom pôžičiek.

- (41) Čo sa týka trasy Gourock – Dunoon, Spojené kráľovstvo predložilo finančné informácie, ktoré uvádzajú čistý obrat činností služby vo verejnom záujme (väčšinou osobná doprava) a obchodných činností (väčšinou preprava vozidiel) vykonávaných spoločnosťou CalMac od finančného roku 2002/2003:

Tabuľka 2

Výkaz ziskov a strát služby vo verejnom záujme a obchodných činností CalMac na trase Gourock – Dunoon od roku 2002/2003

(v mil. GBP)

	Činnosti služby vo verejnom záujme			Obchodné činnosti			SPOLU
	Príjmy	Výdavky	Zisk/strata	Príjmy	Výdavky	Zisk/strata	Zisk/strata
2002/2003	0,7	- 3,1	- 2,4	1,0	- 0,5	0,5	- 1,9
2003/2004	0,7	- 3,4	- 2,7	0,8	- 0,5	0,3	- 2,4
2004/2005	0,8	- 3,4	- 2,7	1,0	- 0,5	0,5	- 2,2
2005/2006	0,9	- 3,8	- 2,9	0,9	- 0,5	0,4	- 2,5
2006/2007	0,9	- 3,7	- 2,8	1,0	- 0,5	0,4	- 2,4
2007/2008	0,9	- 3,7	- 2,7	1,0	- 0,5	0,5	- 2,3

- (42) Sumy uvedené v tabuľke 2 vyplývajú z analytického účtovania na základe zákonom predpísaných účtovných závierok. Obchodné príjmy sú väčšinou príjmy z prepravy vozidiel a príjmy z príslušných preprav cestujúcich ⁽¹⁵⁾. Príjmy za poskytovanie služby vo verejnom záujme sú prevažne od peších cestujúcich. Na strane výdavkov sú spoločné náklady, napríklad personálne náklady, náklady na plavidlá a na terminály týkajúce sa plavidiel pre zmiešanú prepravu cestujúcich a vozidiel, rozdelené podľa priemerného využitia kapacity plavidiel na prepravu vozidiel a na prepravu peších cestujúcich.

⁽¹⁵⁾ Predpokladá sa, že každým autom cestujú priemerne dve osoby. Počet cestujúcich, ktorí sa prepravujú autami, ako podiel zo všetkých cestujúcich, sa vzťahuje na celkový príjem z osobnej dopravy, aby sa vypočítal príjem z osobnej dopravy za komerčné činnosti na rozdiel od činností služby vo verejnom záujme.

- (43) Audítor spoločnosti (KPMG LLP) vykonal dohodnuté postupy týkajúce sa metodiky, účtovných podrobností a obsahu účtovnej závierky. Nezistili sa žiadne podstatné rozdiely medzi sumami vykázanými v tabuľke 2 a účtovníckymi podkladmi a záznamami CalMac.

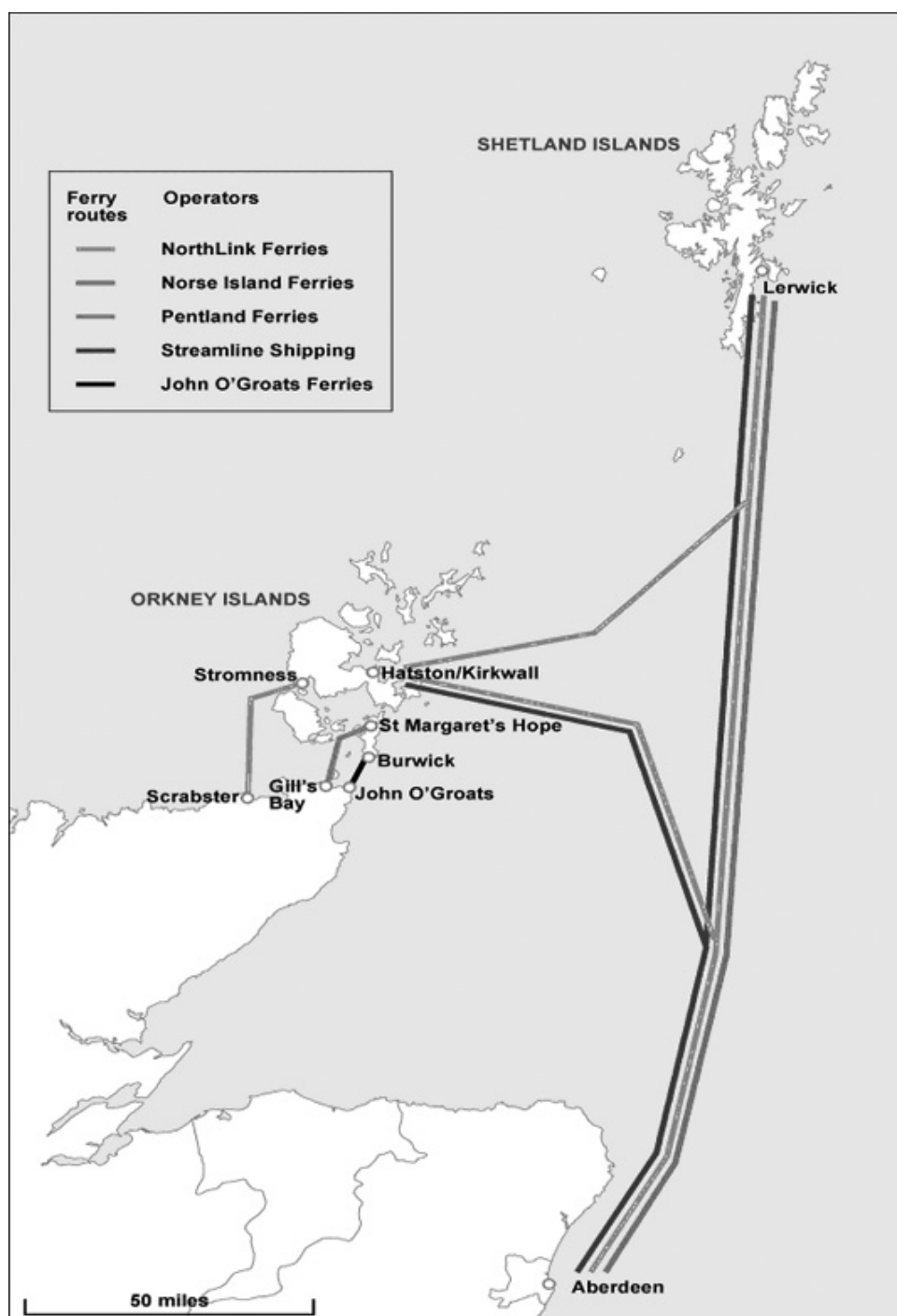
2.2. SEVERNÉ OSTROVY

2.2.1. NÁMORNÉ TRASY

- (44) Existujúce trajektové trasy na severné škótske ostrovy (súostrovie Orkneje a Shetlandy) sú uvedené na mape 3.

Mapa 3

Námorné trasy v severnom Škótsku



2.2.2. PREVÁDZKOVATELIA

2.2.2.1. **NorthLink**

- (45) Spoločnosť NorthLink Orkney and Shetland Ferries Ltd. (ďalej len „NorthLink 1“) bola založená v roku 2000 ako spoločný podnik banky Royal Bank of Scotland, jednej z popredných bánk Spojeného kráľovstva a spoločnosti CalMac, ktoré v nej majú rovnaký 50 % podiel.
- (46) Od roku 2002 do roku 2006 uskutočňovala spoločnosť NorthLink 1 dopravu na dvoch trasách na základe zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme: jedna trojstranná trasa medzi Aberdeenom (škótska pevnina), Kirkwallom (Orkneje) a Lerwickom (Shetlandy) a jedna kratšia trasa medzi Scrabsterom (škótska pevnina) a Stromnessom (Orkneje) cez zátoku Pentland.
- (47) Na týchto dvoch trasách sa osobnou námornou dopravou prepraví ročne celkovo asi 300 000 cestujúcich.
- (48) V roku 2006 bola založená nová spoločnosť – NorthLink Ferries Ltd. (ďalej len „NorthLink 2“) ako stopercentná dcérska spoločnosť CalMac (ktorá je sama v úplnom vlastníctve škótskej vlády). Spoločnosť NorthLink 2 prevzala v roku 2006 prevádzku prepravy na dvoch trasách na severné ostrovy a väčšinu aktív a pracovníkov NorthLink 1. Spoločnosť realizuje prevádzku na základe zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme podpísanej 6. júla 2006 a platnej do roku 2012.
- (49) NorthLink 2 prevádzkuje v súčasnej dobe dve kombinované lode na prepravu cestujúcich, automobilov a nákladu a dve lode na prepravu tovaru a hospodárskych zvierat.
- (50) Spoločnosť NorthLink 1 ešte stále existuje, ale v podstate je nečinná, nevyvíja žiadnu pravidelnú činnosť a má len málo aktív.

2.2.2.2. **P&O Ferries**

- (51) Spoločnosť P&O Ferries uskutočňovala od roku 1997 do roku 2002 prepravy na dvoch trasách, ktoré neskoršie prevádzkovali spoločnosti NorthLink 1 a 2 na základe zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme. P&O Ferries už na týchto trasách prepravy neuskutočňuje.

2.2.2.3. **Pentland Ferries**

- (52) Spoločnosť Pentland Ferries uskutočňovala každodennú prepravu na trase medzi zálivom Gills Bay na škótskej pevnine a lokalitou St. Margaret's Hope na Orknejách. Pentland Ferries prevádzkuje dve plavidlá na prepravu cestujúcich, automobilov a nákladu a v súčasnej dobe uskutočňuje okolo 80 % všetkých preprav hospodárskych zvierat a nebezpečného nákladu medzi škótskou pevninou a Orknejskými ostrovmi.

2.2.2.4. **Streamline Shipping**

- (53) Od roku 1984 uskutočňovala spoločnosť Streamline Shipping dvakrát týždenne kontajnerovú nákladnú dopravu medzi Aberdeenom a Lerwickom a používala na to prenataté nákladné lode systému lo-lo prispôbené na vertikálne nakladanie a vykladanie kontajnerov alebo vlastnú kontajnerovú loď. V roku 1987 spustila tiež kontajnerovú nákladnú dopravu z Aberdeenu do Kirkwallu na Orknejských ostrovoch a používala na to prenataté nákladné lode prispôbené na vertikálne nakladanie a vykladanie kontajnerov (ďalej len „lo-lo“).
- (54) V polovici roku 2008 škótska vláda uzatvorila so Streamline Shipping zmluvu o nákladnej doprave, ktorá sa týka nákladnej dopravy na severné ostrovy.

2.2.2.5. **John O'Groats Ferries**

- (55) Od roku 1971 spoločnosť John O'Groats Ferries uskutočňuje trajektovú prepravu turistov z John O'Groats na škótskej pevnine do Burwicku na Orknejských ostrovoch. John O'Groats Ferries uskutočňuje prepravy len od mája do konca septembra.

2.2.2.6. **Norse Islands Ferries**

- (56) Od septembra 2002 do júna 2003 spoločnosť Norse Islands Ferries prevádzkovala jednu nákladnú loď a niekedy dve nákladné lode len na prepravu nákladu medzi škótskou pevninou a Shetlandskými ostrovmi. Norse Islands Ferries už na tejto trase prepravu neuskutočňuje.

2.2.3. ZÁVÄZKY SLUŽIEB VO VEREJNOM ZÁUJME

- (57) Predmetom záväzkov služby vo verejnom záujme boli dve trasy na severné ostrovy: trojstranná trasa medzi Aberdeenom (škótska pevnina), Kirkwallom (Orknejské ostrovy) a Lerwickom (Shetlandy) a jedna kratšia trasa medzi Scrabsterom (škótska pevnina) a Stromnessom (Orknejské ostrovy).
- (58) Tieto trasy boli predmetom troch verejných súťaží, ktorých výsledkom boli tri zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme uzatvorené medzi škótskymi orgánmi a troma prevádzkovateľmi: P&O Ferries od roku 1997 do roku 2002, NorthLink 1 od roku 2002 do roku 2006 a NorthLink 2 od roku 2006 do roku 2012. V prvých dvoch verejných súťažiach sa záväzky služieb vo verejnom záujme vzťahovali iba na osobnú dopravu (nákladná doprava nebola dotovaná, ale nebola ani zakázaná). Zmluva platná od roku 2006 do roku 2012 však obsahuje aj záväzok služby vo verejnom záujme pre nákladnú dopravu s pevne stanoveným limitom.

2.2.3.1. **Zmluva s P&O Ferries o poskytovaní služby vo verejnom záujme z roku 1997**

- (59) Škótske orgány spustili v júni 1995 verejnú súťaž na trasy Aberdeen – Kirkwall – Lerwick a Scrabster – Stromness. Rozhodli sa, že spoločnosti CalMac neumožnia zúčastniť sa vo verejnej súťaži.

- (60) Škótska vláda za víťaza verejnej súťaže určila P&O Ferries. Podľa zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme sa mal spoločnosti P&O Ferries vyplácať každoročný grant podliehajúci „dohodám o vrátení pridelených finančných prostriedkov“ zameraným na obmedzenie prípadných príjmov, ak by zisky spoločnosti prekročili prognózy. Za obdobie od roku 1997 do roku 2002 spoločnosť P&O Ferries dostala od škótskych orgánov 55 miliónov GBP⁽¹⁶⁾ za plnenie zmluvy.
- (61) Podľa zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme bola dotácia obmedzená na prepravu cestujúcich, sprievodných automobilov a súvisiacich vozidiel, napríklad obytných automobilov a motocyklov.
- 2.2.3.2. Zmluva s NorthLink 1 o poskytovaní služby vo verejnom záujme z roku 2000**
- (62) V roku 1998 spustila škótska vláda novú verejnú súťaž na zmluvu o poskytovaní služby vo verejnom záujme na trasách Aberdeen – Kirkwall – Lerwick a Scrabster – Stromness na obdobie rokov 2002 – 2007.
- (63) Aj keď sa v špecifikáciách služby, na ktorú bola otvorená verejná súťaž, uvádzalo, že od prevádzkovateľov sa bude vyžadovať poskytnutie kapacity na prepravu nákladu, očakávalo sa, že tento prvok služby za bude zaisťovať za obchodných podmienok, to znamená bez dotácie. Ponechalo sa na uchádzačoch, aby stanovili presné objemy nákladných preprav, ktoré by mali byť k dispozícii, aj keď kapacita mala byť dostačujúca prinajmenšom na prepravu objemov, ktorú v tej dobe uskuotočňovala spoločnosť P&O Ferries vrátane primeraných zvýšení odhadovaného rastu dopytu.
- (64) Verejná súťaž špecifikovala konfiguráciu trasy a potrebný minimálny počet plavieb, ale požadovala od uchádzačov, aby navrhli podrobné grafikony. Vyžadovalo sa, aby úspešný uchádzač dohodol so škótskou vládou cenový plán a aby uverejnil maximálne tarify. Očakávalo sa, že by počiatkové tarify nemali byť stanovené na úrovni, ktorá by značne prevyšovala existujúce sadzby.
- (65) V novembri 1998 trinásť prevádzkovateľov lodnej dopravy vyjadrilo vo verejnej súťaži svoj záujem. Šesť prevádzkovateľov trajektov bolo zaradených do užšieho výberu a traja nakoniec v júni 1999 predložili ponuku: SERCO Denholm, P&O Ferries a NorthLink 1.
- (66) Škótska vláda vylúčila ponuku od SERCO Denholm, lebo to bola najdrahšia ponuka a tiež preto, že požiadavku uchádzača, aby sa mu umožnilo po skončení platnosti zmluvy predať jeho plavidlá alebo previesť prebiehajúce nájom na škótsku vládu, považovala za neprijateľnú.
- (67) V septembri 2000 škótska vláda vybrala NorthLink 1 ako preferovaného uchádzača. Ponuka NorthLink 1 na základnú dotáciu vo výške 45,7 miliónov GBP na päťročnú zmluvu bola o 14 miliónov GBP nižšia ako ponuka P&O. Odhadnuté náklady NorthLink 1 boli vyššie ako náklady P&O Ferries, ale spoločnosť NorthLink 1 predpokladala vyšší zisk z prepravy cestujúcich o 8 miliónov GBP a vyššieho zisku z nákladnej dopravy o 13 miliónov GBP, pretože jej predpoklady rastu prepravy boli vyššie. Spoločnosť NorthLink 1 bola tiež pripravená akceptovať menší zisk zo zmluvy ako P&O Ferries.
- (68) Zmluva medzi NorthLink 1 a škótskou vládou bola podpísaná v decembri 2000. Po zadaní zákazky si spoločnosť NorthLink 1 objednala tri nové trajekty na prepravu cestujúcich/vozidiel a kúpila použité nákladné lode.
- (69) Najskôr sa predpokladalo, že nový prevádzkovateľ bude mať čas objednať si a postaviť nové lode, aby bol pripravený spustiť prepravu v apríli 2002. Spoločnosť NorthLink 1 však bola schopná začať prepravu až 1. októbra 2002. Škótska vláda kvôli tomuto zdržaniu predĺžila zmluvu s P&O Ferries o poskytovaní služby vo verejnom záujme o šesť mesiacov.
- (70) Odhady nákladov a príjmov spoločnosti NorthLink 1 v jej ponuke sa ukázali ako príliš optimistické. Spoločnosť P&O Ferries bola jediným prevádzkovateľom, ktorý ponúkal prepravy cestujúcich, automobilov a nákladu medzi škótskou pevninou a severnými ostrovmi od roku 1997 do roku 2002 v systéme roll on/roll off (ďalej len „ro-ro“). Spoločnosť NorthLink 1 vo svojich odhadoch tiež predpokladala, že na prepravy ro-ro bude mať monopol.
- (71) Tento predpoklad sa však nesplnil. Na jar 2001 začal nový prevádzkovateľ, spoločnosť Pentland Ferries, poskytovať prepravy zo škótskej pevniny na Orknejské ostrovy a postupne získal značný podiel na trhu preprav cestujúcich, automobilov a nákladu na Orknejských ostrovoch.
- (72) V júli 2002 konzorcium troch cestných dopravcov⁽¹⁷⁾ oznámilo, že sa stane súčasťou novej trajektovej spoločnosti, Norse Island Ferries, ako reakcia na nákladné tarify vyhlásené spoločnosťou NorthLink 1 v roku 2001, ktoré konzorcium považovalo za príliš vysoké v porovnaní s tarifami, ktoré predtým ponúkala spoločnosť P&O Ferries. Začiatkom septembra 2002 začala spoločnosť Norse Island Ferries ponúkať každodennú nákladnú dopravu ro-ro medzi Shetlandami a škótskou pevninou a v počiatkových mesiacoch jej činnosti sa ukázalo, že zaisťuje veľký podiel nákladnej dopravy na trhu.

⁽¹⁶⁾ Zdroj: Správa Škótskeho auditu z decembra 2005 týkajúca sa zmluvy s NorthLink o trajektových prepravách. Správa je k dispozícii na internetovej adrese: http://www.audit-scotland.gov.uk/docs/central/2005/nr_051222_northlink_ferry.pdf.

⁽¹⁷⁾ Títo traja cestní dopravcovia zaisťovali okolo 80 % preprav nákladu dopravovaného medzi Shetlandskými ostrovmi a škótskou pevninou s využitím trajektových preprav spoločnosti P&O Ferries.

- (73) Po tom, čo spoločnosť Pentland Ferries v roku 2001 oznámila nové prepravy nákladu, spoločnosť NorthLink 1 požiadala o prerokovanie vplyvu tejto novej konkurencie na jej finančnú situáciu so škótskou vládou. Spoločnosť NorthLink 1 dala škótskej vláde k dispozícii svoj obchodný model, aby jej umožnila posúdiť vplyv konkurencie na životaschopnosť spoločnosti. Spoločnosť NorthLink 1 na základe tohto modelu spočiatku predpokladala celkový obrat počas platnosti zmluvy vo výške 14,9 milióna GBP. Zmena okolností zapríčinila, že táto suma sa zmenila na predpokladanú stratu vo výške 16,4 milióna GBP. To vyvolalo vážne obavy o solventnosť dodávateľa a jeho schopnosť plniť zmluvu. Podľa Spojeného kráľovstva hlavnú úlohu v tom zohrala konkurencia Norse Island Ferries, ktorá sa podieľa na negatívnom obrate v účtovníctve spoločnosti vo výške viac ako 25,5 milióna GBP z 31,3 milióna GBP.
- (74) Konkurencia zo strany Norse Islands Ferries na trhu nákladných preprav na Shetlandoch sa skončila začiatkom júna 2003, keď sa táto spoločnosť rozhodla zastaviť podnikanie. To spoločnosti NorthLink 1 poskytlo možnosť vrátiť sa na životaschopnú základňu. Škótska vláda sa preto rozhodla naďalej financovať NorthLink 1 v súlade s podmienkami zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme v presvedčení, že ukončenie činnosti Norse Islands Ferries môže byť dostačujúce na to, aby sa zmluva mohla plniť po celú dobu jej platnosti.
- (75) V lete 2003, niekoľko mesiacov po začatí preprav, však spoločnosť NorthLink 1 informovala škótsku vládu, že počas zvyšnej doby platnosti zmluvy o poskytovaní verejnej služby, t. j. do konca septembra 2007, už nemôže reálne plniť svoje zmluvné záväzky.
- (76) Škótska vláda s pomocou nezávislých audítorov preskúmala finančnú situáciu spoločnosti a dospela k záveru, že spoločnosť NorthLink 1 je blízko platobnej neschopnosti.
- (77) Podľa škótskej vlády, ak by sa spoločnosti NorthLink 1 nevyplatili ďalšie dotácie, hrozilo by nebezpečenstvo, že realizácia životne dôležitých preprav by sa prerušila, pokiaľ by proti spoločnosti bolo vyhlásené konkurzné konanie (čo mohlo urobiť niekoľko veriteľov). Dlhodobá budúcnosť záväzkov služieb vo verejnom záujme by závisela od ochoty správcu konkurznej podstaty povereného riadením spoločnosti. Správca konkurznej podstaty by nebol viazaný žiadnymi zmluvnými záväzkami spoločnosti a nemusel by teda poskytovať dotované služby.
- (78) Po rokovaní s útvarmi Komisie škótska vláda 8. apríla 2004 oznámila svoj zámer otvoriť novú verejnú súťaž na poskytovanie týchto služieb a v *Úradnom vestníku Európskej únie* uverejnila oznámenie o vyhlásení verejného obstarávania. Súbežne s týmto postupom nového verejného obstarávania, ktorý bude opísaný ďalej, škótska vláda medzičasom prijala celý rad opatrení na zaistenie kontinuity životne dôležitých preprav.
- 2.2.3.3. Zápisnica o zmene týkajúcej sa NorthLink 1 z roku 2004**
- (79) Škótska vláda uzatvorila 29. septembra 2004 s NorthLink 1 revidované dohody o financovaní na základe zápisnice o zmene (ďalej len „MoA“) zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme. Touto MoA sa zabezpečil systém financovania deficitu, ktorým sa zaistilo, že spoločnosť NorthLink 1 mohla naďalej uskutočňovať prepravy až do odovzdania zmluvy a na úrovni ustanovenej v týchto špecifikáciách. V MoA sa tiež uviedlo, že určité aktíva prenajaté alebo vlastnené spoločnosťou NorthLink 1 mohli byť pri príležitosti ďalšej verejnej súťaže podľa vlastného uváženia a za odhadnutú trhovú hodnotu dané k dispozícii pre uchádzačov, ktorí ich budú chcieť používať pri poskytovaní služieb v rámci budúcej zmluvy. S ohľadom na udržanie kontroly nad rozpočtom počas tejto doby sa v MoA zaviedli opatrenia, pomocou ktorých sa kontrolovalo, či spoločnosť NorthLink 1 neprekročí bez súhlasu škótskej vlády podmienky dohodnutého rozpočtu.
- (80) V MoA sa okrem toho zabezpečili obmedzené „motivačné platby“ vo výške okolo 1,5 až 2 miliónov GBP za rok za predpokladu, že sa dosiahnu alebo prekročia náročné ciele v oblasti plnenia služieb, ako aj v oblasti nákladov a príjmov. Prvá časť motivačnej platby by sa zaplatila, pokiaľ sa v celom rozsahu splnia ciele týkajúce sa dochvilnosti a spoľahlivosti, ako aj iné ciele v poskytovaní služieb. Tento prvok mal nahradiť a zlepšiť systém pokút za nedostatočné plnenie zapracovaný do pôvodnej dohody. Druhá časť by sa zaplatila po dosiahnutí úspor nákladov/získov v porovnaní s referenčným rozpočtom, ktorý schválili nezávislí audítori škótskej vlády.
- (81) V auguste 2005 generálny audítor pre Škótsko požiadal Audit Scotland (Škótsky audit), aby posúdil novú zmluvu na poskytovanie služby vo verejnom záujme pridelenú spoločnosti NorthLink 1. Škótsky audit je štatutárny orgán ustanovený v apríli 2000 podľa zákona o verejných financiách a účtovnej povinnosti (Škótsko) z roku 2000⁽¹⁸⁾ s cieľom poskytovať služby generálnemu audítorovi. Jeho úlohou je zaistiť, aby škótska vláda zodpovedala za náležité, účinné a efektívne využívanie verejných financií.

⁽¹⁸⁾ Znenie tohto zákona je k dispozícii na internetovej adrese: http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2000/asp_20000001_en_1.

- (82) Podľa správy, ktorú v decembri 2005 uverejnil Škótsky audit⁽¹⁹⁾, za prvé tri roky platnosti zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme, ktorá sa vzťahuje na obdobie od októbra 2002 do konca septembra 2005, dostala spoločnosť NorthLink 1 od škótskej vlády 71 miliónov GBP v porovnaní s náhradou stanovenou podľa zmluvy a obmedzenou na 50,3 miliónov GBP. V správe sa uvádza toto rozdelenie prijatých 71 miliónov GBP:
- a) 33,6 milióna GBP – základná náhrada podľa pôvodnej zmluvy;
- b) 16,7 milióna GBP – ostatné platby poskytnuté podľa podmienok pôvodnej zmluvy;
- c) 18,2 milióna GBP doplnujúcich finančných prostriedkov na zachovanie poskytovania služieb; a
- d) 2,5 milióna GBP vyplateného v jednej splátke za niektoré nájom využívané spoločnosťou NorthLink 1.
- (83) Na základe informácií predložených orgánmi Spojeného kráľovstva škótska vláda od septembra 2005 do odovzdania zmluvy jej nástupcovi 6. júla 2006 udelila spoločnosti NorthLink 1 ďalší grant vo výške 21,6 miliónov GBP.
- (84) Spojené kráľovstvo predložilo finančné informácie uvádzajúce čistý obrat v činnostiach služby vo verejnom záujme (väčšinou osobná doprava) a v obchodných službách (prevažne nákladná doprava), ktoré spoločnosť NorthLink 1 vykonávala od finančného obdobia 2002/2003 do finančného obdobia 2005/2006:

Tabuľka 3

Výkaz ziskov a strát činností služieb vo verejnom záujme a obchodných činností NorthLink 1 od finančného obdobia 2002/2003 do finančného obdobia 2005/2006

(v mil. GBP)

	Činnosti služby vo verejnom záujme			Obchodné činnosti			SPOLU
	Príjmy	Výdavky	Zisk/strata	Príjmy	Výdavky	Zisk/strata	Zisk/strata
2002/2003	26,7	- 28,3	- 1,7	7,7	- 7,3	0,5	- 1,2
2003/2004	38,0	- 35,5	2,5	10,5	- 10,0	0,5	3,0
2004/2005	33,8	- 34,6	- 0,8	10,3	- 10,1	0,1	- 0,7
2005/2006 ⁽¹⁾	31,1	- 30,2	0,9	7,4	- 7,2	0,2	1,1

(¹) Za deväťmesačné obdobie do 6. júla 2006.

- (85) Sumy uvedené v tabuľke 3 vyplývajú z analytického účtovania na základe zákonom predpísaných účtovných závierok. Obchodné príjmy zodpovedajú príjmom z prepravy nákladu a hospodárskych zvierat⁽²⁰⁾. Príjmy z činností služby vo verejnom záujme zahŕňajú financovanie zo strany vlády a príjmy z predaja cestovných lístkov. Na strane výdavkov sú spoločné náklady, napríklad prístavné poplatky, terminálové poplatky a administratívne výdavky, rozdelené podľa pomerného podielu činností služieb vo verejnom záujme a obchodných činností na týchto nákladoch.
- (86) Audítora spoločnosti (KPMG LLP) vykonal dohodnuté postupy týkajúce sa metodiky, účtovných podrobností a obsahu účtovnej závierky. Nezistili sa žiadne podstatné rozdiely medzi sumami uvedenými v tabuľke 3 a účtovníckymi podkladmi a záznamami NorthLink 1.
- 2.2.3.4. Zmluva s NorthLink 2 o poskytovaní služby vo verejnom záujme z roku 2006**
- (87) V marci 2004 Spojené kráľovstvo informovalo Komisiu o zámere škótskej vlády čo najskôr opäť spustiť verejnú súťaž na zmluvu o poskytovaní služby vo verejnom záujme.
- (88) Škótska vláda 8. apríla 2004 verejne oznámila svoj zámer opäť spustiť verejnú súťaž na prepravu a v Úradnom vestníku Európskej únie uverejnila oznámenie o vyhlásení verejného obstarávania. Dňa 27. mája 2004 uverejnila návrh špecifikácie služieb pre verejnú súťaž ako súčasť konzultácií.

(¹⁹) Pozri poznámku pod čiarou č. 16.

(²⁰) Preprava hospodárskych zvierat a nákladná doprava nespadá do rozsahu zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme.

- (89) Na rozdiel od verejnej súťaže v roku 2000 sa v novej verejnej súťaži ⁽²¹⁾ zaviedol záväzok služby vo verejnom záujme týkajúci sa nákladnej dopravy. Úspešný uchádzač by musel poskytovať komplexnú nákladnú dopravu ro-ro zahrňujúcu prepravu hospodárskych zvierat a nebezpečného nákladu a doplnkovú nákladnú lodnú dopravu z Kirkwallu do Aberdeenu požadovanú počas týždňa. Tarifné úrovne z roku 2005 boli základom pre rok 2006 a počítali s valorizáciou s použitím indexu spotrebiteľských cien. Výška taríf za všeobecný náklad sa musela na trasách Aberdeen/Kirkwall/Lerwick znížiť v každom smere, a to asi o 19 % na trase z Kirkwallu do Aberdeenu a o 25 % na trase na Shetlandské ostrovy.
- (90) Spoločnosť NorthLink 1 vlastnila aktíva, ktoré boli dôležité pre plnenie zmluvy, napríklad technické vybavenie informačných technológií, náhradné diely a vybavenie pre plavidlá, prístavné zariadenia, kancelárske vybavenie, rôzne zásoby a privesy na prepravu hospodárskych zvierat. Mala tiež platné zmluvy na prenájom nákladných lodí, remorkérov a systém predaja cestovných lístkov. Tieto aktíva a zmluvné dohody sa dali k dispozícii všetkým uchádzačom na základe odhadnutej trhovej hodnoty.
- (91) Škótska vláda vyzvala 19. júla 2005 tri spoločnosti zaradené do užšieho výberu, aby predložili svoje ponuky. Následne boli 30. novembra predložené dve ponuky a tretia spoločnosť v októbri 2005 odstúpila z verejnej súťaže. Škótska vláda oznámila 9. marca 2006 výber preferovaného uchádzača – spoločnosť CalMac.
- (92) Bola ustanovená nová spoločnosť NorthLink 2, ako stopercentná dcérska spoločnosť CalMac (ktorá je sama v úplnom vlastníctve škótskych orgánov), aby plnila zmluvu na poskytovanie služby vo verejnom záujme pridelenú spoločnosti CalMac, ktorá bola podpísaná 6. júla 2006. Zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme sa vzťahuje na obdobie od roku 2006 do roku 2012. Spoločnosť NorthLink 2 prevzala prepravu na dvoch trasách na severné ostrovy a väčšinu aktív a personálu NorthLink 1.
- (93) Podľa Spojeného kráľovstva všetky aktíva NorthLink 1, ktoré chcela spoločnosť NorthLink 2, si spoločnosť NorthLink 2 odkúpila za trhové alebo za odhadnuté trhové ceny.
- (94) Spoločnosť NorthLink 2 dostala tieto platby od škótskych orgánov v rámci zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme z roku 2006:

Tabuľka 4

Verejné finančné prostriedky poskytnuté spoločnosti NorthLink 2 od roku 2006

(v mil. GBP)

	Deficitné granty (granty na pokrytie deficitu)	Kapitálové granty	SPOLU
2006/2007 ⁽¹⁾	21,8	1,3	23,1
2007/2008 ⁽²⁾	28,0	2,0	30,0

⁽¹⁾ Údaje sa vzťahujú na obdobie od 6. júla 2006 (deň, keď zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme vstúpila do platnosti) do 31. marca 2007.

⁽²⁾ Údaje sa vzťahujú na obdobie od 1. apríla 2007 do 31. marca 2008.

- (95) Spoločnosť NorthLink 2 nevykonávala žiadne činnosti prekračujúce rámec zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme z roku 2006 (ktorá zahŕňa prepravu hospodárskych zvierat a nákladu). Preto sa všetky jej činnosti považujú za záväzky služieb vo verejnom záujme. Spojené kráľovstvo predložilo finančné informácie uvádzajúce čistý obrat z činností vykonávaných spoločnosťou NorthLink 2 od zmluvného roku 2006/2007. Na informatívne účely poskytlo hypotetické rozdelenie týchto hospodárskych výsledkov medzi nákladnú a osobnú dopravu (a prepravu sprievodných vozidiel):

Tabuľka 5

Výkaz ziskov a strát činností služby vo verejnom záujme NorthLink 2 v rokoch 2006/2007 a 2007/2008 ⁽²²⁾

(v mil. GBP)

	Prepravy osôb a sprievodných automobilov			Prepravy nákladu			SPOLU
	Príjmy	Výdavky	Zisk/strata	Príjmy	Výdavky	Zisk/strata	Zisk/strata
2006/2007	38,3	- 37,5	0,8	12,1	- 11,8	0,3	1,1
2007/2008	39,7	- 38,6	1,0	10,9	- 10,6	0,3	1,3

- (96) Sumy uvedené v tabuľke 5 vyplývajú z analytického účtovania na základe zákonom predpísaných účtovných závierok.
- (97) Audítora spoločnosti (KPMG LLP) vykonal dohodnuté postupy týkajúce sa metodiky, účtovných podrobností a obsahu účtovnej závierky. Nezistili sa žiadne podstatné rozdiely medzi sumami uvedenými v tabuľke 5 a účtovníckymi podkladmi a záznamami NorthLink 2.

⁽²¹⁾ Zhrnutie výzvy na predkladanie ponúk z roku 2006 je k dispozícii na internetovej stránke škótskej vlády na adrese: <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/55971/0015831.pdf>.

⁽²²⁾ Údaje sú za zmluvný rok, ktorý končí 30. júna. Obdobie zákonom predpísanej účtovnej závierky sa končí 31. marca.

2.2.4. DOPRAVNÉ TARIFY

- (98) V tabuľke 6 sa uvádzajú tarify, ktoré od 1. januára 2000 účtujú za nákladnú dopravu prevádzkovateľ zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme (nákladná preprava ro-ro) a spoločnosť Streamline Shipping (nákladná preprava lo-lo).

Tabuľka 6

Porovnanie taríf nákladnej dopravy za dĺžkový meter medzi prevádzkovateľom zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme a spoločnosťou Streamline Shipping⁽²³⁾

(v GBP)

Rok	Prevádzkovateľ zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme		Streamline Shipping ⁽¹⁾	
	Shetlandy	Orknejské ostrovy	Shetlandy	Orknejské ostrovy
2000 (sadzby P&O Ferries)	43,70	37,90	37,05	31,62
2002 (orientačné sadzby NorthLink 1)	44,00	36,00		
2002/03 (sadzby NorthLink 1)	36,00	25,50	33,69	29,40
2004 (sadzby NorthLink 1)	38,50	27,50	34,87	28,86
2005 (sadzby NorthLink 1)	39,45	28,20	33,24	30,29
2006 (sadzby NorthLink 1)	40,60	29,00	40,43	32,07
Júl 2006 (sadzby NorthLink 2)	30,60	23,50	40,43	32,07

(¹) Pretože sadzby za prepravy lo-lo sa obvykle neudávajú za dĺžkový meter, spoločnosť Streamline Shipping tieto sadzby za dĺžkový meter vypočítala, aby sa mohlo urobiť porovnanie.

- (99) Spoločnosť Streamline Shipping na základe uverejnených údajov tvrdí, že NorthLink 1 a NorthLink 2 znížili ceny za nákladnú dopravu na úroveň, ktorá nie je pre Streamline Shipping udržateľná a že to bolo možné len vďaka dotáciám, ktoré dostal prevádzkovateľ služby vo verejnom záujme za osobnú dopravu.

- (100) Spojené kráľovstvo poukazuje na to, že porovnanie uvedené v tabuľke 6 môže byť zavádzajúce, lebo Streamline Shipping neúčtuje sadzby za dĺžkový meter⁽²⁴⁾. Tvrdí, že prepravy lo-lo a ro-ro predstavujú rozdielne segmenty trhu nákladnej dopravy na severné ostrovy, aj keď používanie obidvoch druhov prepráv sa môže do určitej miery prekrývať. Prepravy lo-lo sú obvykle menej citlivé na čas, keďže sa uskutočňujú len dve prepravy týždne a prepravovaný tovar má obvyčajne nižšiu hodnotu. Spojené kráľovstvo teda tvrdí, že akékoľvek porovnanie týchto dvoch druhov dopravy je umelé a je zložité z takého porovnania vyvodit' závery.

- (101) Spoločnosť NorthLink 1 oznámila v decembri 2001 – pred plnením zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme – že bude účtovať 44 GBP za dĺžkový meter a 36 GBP za privesy na Shetlandy a Orknejské ostrovy. Tieto sadzby boli odôvodnené skutočnosťou, že spoločnosť NorthLink 1 musela účtovať sadzbu, ktorá bola

obchodne udržateľná, ako aj prijateľná pre trh. Bolo tiež uvedené, že tieto sadzby sa nezmenia po dobu piatich rokov. Spoločnosť NorthLink 1 uviedla, že nebude môcť „udržať situáciu, keď budeme (NorthLink 1) privesy prepravovať zadarmo alebo za veľmi nízke sumy“. Spoločnosť NorthLink 1 súčasne zdôraznila, že jej podnikanie v nákladnej doprave nie je dotované.

- (102) Podľa Streamline Shipping spoločnosť NorthLink 1 reagovala na konkurenciu Streamline Shipping a Norse Island Ferries tak, že v roku 2002, na samom začiatku platnosti zmluvy, zaviedla značné zníženie sadziieb (na 36 GBP za dĺžkový meter a 25,50 GBP za privesy na Shetlandy a Orknejské ostrovy), ktoré spoločnosť NorthLink 1 predtým uvádzala ako obchodne udržateľné. Streamline Shipping a Norse Island Ferries majú podozrenie, že NorthLink 1 zabezpečuje svoje nákladné prepravy pod cenou.

- (103) Spoločnosť NorthLink 1 zaviedla osobitné znížené sadzby v decembri 2003:

- a) osobitná sadzba za prázdne privesy;
- b) osobitná paušálna sadzba 200 GBP za prepravy tovaru, ktoré nie sú závislé na čase, medzi Aberdeenom a Kirkwallom (tzv. „nedel'ný špeciál“), a

- c) systém rabatov z obchodných taríf, pomocou ktorého sa poskytujú zľavy až do 10 % stanovené podľa množstva predpokladaných dĺžkových metrov prepravených za mesiac.

⁽²³⁾ Zdroj: Streamline Shipping.

⁽²⁴⁾ Preprava lo-lo spravidla zahŕňa roztriedenie jednotlivých druhov nákladu do skupín a ich spojenie, vrátane voľne naloženého nákladu alebo paliet, ktoré sa často prekladajú na kontajnery alebo nakladajú na nákladné lode.

- (104) Keďže spoločnosť NorthLink 2 začala v júli 2006 plniť tretiu zmluvu o poskytovaní služby vo verejnom záujme, obchodný tlak vyvíjaný na Streamline Shipping sa údajne ešte ďalej zvýšil. Podľa Streamline Shipping, keď vtedajší minister dopravy pridieval spoločnosti NorthLink 2 novú zmluvu o poskytovaní služby vo verejnom záujme, oznámil, že nákladné tarify z Aberdeenu na Shetlandy sa znížia o 25 % a na Orknejské ostrovy o 19 %. Podľa Streamline Shipping to bolo možné iba zásluhou zvýšenej ročnej dotácie pre NorthLink 2.
- (105) Podľa Streamline Shipping bežné sadzby, ktoré účtovala spoločnosť NorthLink 2, v júli 2006 predstavovali 30,60 GBP za dĺžkový meter na Shetlandy a 23,50 GBP za dĺžkový meter na Orknejských ostrovoch. Tieto sadzby by sa mali porovnávať so sadzbami 40,43 GBP za dĺžkový meter na Shetlandy a 32,07 GBP za dĺžkový meter na Orknejských ostrovoch, ktoré účtovala spoločnosť Streamline Shipping. Okrem toho prázdne príviesy a koncesie na „Nedeľný špeciál“ údajne zostali v platnosti s tým, že sadzby ponúkané spoločnosťou NorthLink 2 sa znížili až o 73 %.
- (106) Spoločnosť Streamline Shipping tvrdí, že aj keď sa v minulosti snažila konkurovať znížením sadzieb, rozsah zníženia, ktorý zákazníkom poskytla spoločnosť NorthLink 2, jej neumožnil ďalej plniť túto stratégiu. Spoločnosť Streamline Shipping odhaduje, že ak by mala pokryť svoje náklady, musela by účtovať sadzby vo výške 36,67 GBP za dĺžkový meter. Taká sadzba je vyššia ako sadzby, ktoré v súčasnej dobe ponúka spoločnosť NorthLink 2.
- (107) Pentland Ferries tvrdí, že NorthLink 2 uplatňuje systém zliav pre obyvateľov Orknejských ostrovov nazývaný „priatelia a rodina“, ktorý má veľmi nepriaznivý účinok na konkurenčné služby poskytované spoločnosťou Pentland Ferries, a to najmä od spustenia prevádzky nového katamaránu Pentalina spoločnosti Pentland Ferries v marci 2009. Tvrdí najmä, že v rokoch 2008/2009 spoločnosť NorthLink rozšírila túto zľavu na veľmi široký okruh „priateľov a rodín“, a tým vo všeobecnosti účinne znížila ceny cestovného a poškodila konkurenčné služby poskytované spoločnosťou Pentland Ferries.
- (108) Systém zliav pre obyvateľov ostrovov spočíva v určení až 6 domácností v rámci rodín a priateľov, ktoré žijú mimo Orknejských ostrovov a Shetland a môžu dostať 30 % zľavu, keď cestujú s NorthLink⁽²⁵⁾.
- (109) Orgány Spojeného kráľovstva vysvetlili, že tento systém zliav, ktorý je k dispozícii len v období mimo hlavnej sezóny a slabej sezóny, využilo v roku 2008 iba 4 952 cestujúcich. Pretože spoločnosť NorthLink 2 v roku 2008 prepravila 295 913 cestujúcich, systém zliav predstavuje len 1,6 % všetkých preprav NorthLink 2. Celkový príjem z tohto systému (za všetkých cestujúcich a vozidlá, ktoré prichádzajú do úvahy) v roku 2008 dosiahol okolo 95 000 GBP, čo v porovnaní s celkovými príjmami NorthLink 2 z cestovného v roku 2008 vo výške asi 20 miliónov GBP znamená menej ako 0,5 % celkových príjmov. Orgány Spojeného kráľovstva tvrdia, že nie je pravdepodobné, že by tento systém s takým malým rozsahom zliav mal nejaký podstatný vplyv na obchodné záujmy Pentland Ferries.
- (110) Uverejnené tarify osobnej dopravy spoločnosti NorthLink 2 (Scrabster – Stromness) a spoločnosti Pentland Ferries (Gill's Bay – St. Margaret's Hope) sú v súčasnej dobe tieto⁽²⁶⁾:

Tabuľka 7

Porovnanie uverejnených taríf osobnej dopravy medzi prevádzkovateľom zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme a Pentland Ferries

(v GBP)

	NorthLink 2			Pentland Ferries	
	Mimo hlavnej sezóny ⁽¹⁾	Slabá sezóna ⁽²⁾	Hlavná sezóna ⁽³⁾	Do 31.3.2009	1.4.2009 – 31.10.2009
CESTUJÚCI					
Dospelý	13,80	15,00	16,10	10,00	13,00
Dieťa (5 – 15 rokov)	6,90	7,50	8,10	5,00	6,00
Malé dieťa (0 – 4 roky) ⁽⁴⁾	BEZPLATNE				
VOZIDLÁ					
Auto a obytný automobil (< 6 m)	43,60	44,80	48,20	25,00	30,00
Motocykel	13,20	15,00	16,70	10,00	11,00

(1) Nízka sezóna: január, február, marec, november, december (okrem obdobia od 19. decembra do 8. januára).

(2) Stredná sezóna: apríl, máj, jún, september, október, 19. Decembra – 8. januára.

(3) Špičková sezóna: júl, august.

(4) Pentland Ferries nevyberá cestovné za dopravu detí vo veku do 5 rokov.

⁽²⁵⁾ Zdroj: internetová stránka NorthLink (www.northlinkferries.co.uk).

⁽²⁶⁾ Zdroj: príslušné internetové stránky (www.northlinkferries.co.uk a www.pentlandferries.co.uk).

(111) Zainteresovaná strana tiež uviedla, že NorthLink 2 poskytuje na Orknejských ostrovoch ubytovacie a stravovacie služby na báze penziónu (keď loď v noci nepremáva) ako obchodnú činnosť pod cenou, čo má nepriaznivý vplyv na poskytovateľov ubytovacích a stravovacích služieb v hoteloch.

2.3. DÔVODY NA ZAČATIE KONANIA VO VECI FORMÁLNEHO ZISŤOVANIA

2.3.1. ZÁPADNÉ OSTROVY

2.3.1.1. Existencia štátnej pomoci

(112) Čo sa týka platieb štátnej pomoci pre CalMac do podpisu zmluvy z roku 2007, Komisia v rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania vyjadrila pochybnosti, či tieto platby spĺňajú kritéria ustanovené vo veci Altmark⁽²⁷⁾, a či teda presahujú rámec pojmu štátnej pomoci v súlade s článkom 87 ods. 1 zmluvy.

(113) Komisia mala najmä pochybnosti o tom, či záväzky služieb vo verejnom záujme uložené spoločnosti CalMac boli jasne vymedzené; či parametre, na základe ktorých sa vypočítala náhrada, boli objektívne a transparentne určené pred uložením záväzkov služieb vo verejnom záujme; či nedošlo k nadmernej náhrade nákladov vzniknutých spoločnosti CalMac v súvislosti s vykonávaním záväzkov služieb vo verejnom záujme; či výška potrebnej náhrady bola ustanovená na základe analýzy nákladov, ktoré by bežnému a dobre fungujúcemu podniku vznikli pri vykonávaní týchto záväzkov s prihliadnutím na príslušné príjmy a primeraný zisk.

(114) Komisia dospela k predbežnému záveru, že príslušné platby pre CalMac do podpisu zmluvy z roku 2007 mohli zahŕňať výhodu a teda predstavovať štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES.

(115) Čo sa týka zmluvy s CalMac o poskytovaní služby vo verejnom záujme z roku 2007, Komisia nemala dostatok informácií, aby mohla vyvodiť predbežné závery o existencii štátnej pomoci a požiadala orgány Spojeného kráľovstva o predloženie potrebných informácií.

(116) Komisia konštatovala, že niektoré zainteresované strany zastávali stanovisko, že spojenie všetkých trás do jedného

balíka, s výnimkou trasy medzi Gourockom and Dunoonom, neprípustne a značne obmedzilo hospodársku súťaž v priebehu verejného obstarávania, lebo len spoločnosť CalMac bola údajne schopná predložiť ponuku pokrývajúcu celý balík. Komisia tiež vznikla otázka, či podmienka verejnej súťaže, že úspešný uchádzač si musí najat' plavidlá spoločnosti CMAL, mohla vytvoriť výhodu pre CalMac.

(117) Ak by to tak bolo, Komisia by bola toho názoru, že zákazka nebola udelená na základe skutočne otvoreného a nediskriminačného postupu verejného obstarávania. Mohlo to viesť k situácii, keď škótske orgány zaplatili vyššiu náhradu za príslušné požiadavky služby vo verejnom záujme, ako by boli v opačnom prípade zaplatili, a preto to mohlo viesť k existencii štátnej pomoci v zmysle článku 87 ods. 1 zmluvy.

2.3.1.2. Zlučiteľnosť so spoločným trhom

(118) V rozhodnutí o začatí konania Komisia zastávala stanovisko, že článok 86 ods. 2 zmluvy sa javí ako príslušný právny základ pre posúdenie zlučiteľnosti opatrenia so spoločným trhom⁽²⁸⁾.

(119) Komisia vyjadrila pochybnosti týkajúce sa plnenia podmienok jej rozhodnutia o uplatňovaní článku 86 ods. 2 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním všeobecne prospešných služieb (ďalej len „SGEI“) (29).

(120) Aby dotované služby boli zlučiteľné podľa článku 86 ods. 2 Zmluvy o ES, musia zodpovedať skutočným a legitímnym službám všeobecného hospodárskeho záujmu (ďalej len „SGEI“), musia byť náležite zverené príjemcovi pomoci a náhrada nesmie mať neprimerané účinky na hospodársku súťaž a obchod.

(121) Komisia v rozhodnutí o začatí konania zaujala predbežné stanovisko, že služby zverené spoločnosti CalMac boli legitímne SGEI, ale pre nedostatok dôkazov nebola schopná posúdiť, či akt poverenia bol náležitý a či pomoc poskytnutá spoločnosti CalMac bola úmerná jej cieľom, a teda posúdiť, či prípadná štátna pomoc bola zlučiteľná so spoločným trhom.

(27) Rozsudok Súdneho dvora Európskych spoločenstiev z 24. júla 2003 vo veci C-280/00, *Altmark Trans & Regierungspräsidentium Magdeburg*, Zb. 2003, s. I-7747 (Ú. v. ES C 226, 20.9.2003, s. 1).

(28) Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

(29) Rozhodnutie Komisie z 28. novembra 2005 o uplatňovaní článku 86 ods. 2 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. ES L 312, 29.11.2005, s. 67).

2.3.2. SEVERNÉ OSTROVY

2.3.2.1. Existencia štátnej pomoci

- (122) Komisia zaujala predbežné stanovisko, že nie je pravdepodobné, že by financovanie NorthLink 1 na základe MoA spĺňalo štvrté kritérium ustanovené vo veci Altmark a vyžadujúce, aby sa výška náhrady určila na základe analýzy nákladov, ktoré by bežnému a dobre fungujúcemu podniku vznikli pri vykonávaní záväzkov služieb vo verejnom záujme. Takže dané platby pravdepodobne tvorili štátnu pomoc podľa článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES.
- (123) Pokiaľ ide o NorthLink 2, Komisia sa snažila objasniť prevod aktív zo spoločnosti NorthLink 1 a otázku, či zmluva z roku 2006 spĺňa štyri podmienky ustanovené vo veci Altmark. Existencia štátnej pomoci preto nebola vylúčená.

2.3.2.2. Zlučiteľnosť so spoločným trhom

- (124) Komisia v rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania nebola schopná zistiť základ zlučiteľnosti prípadnej štátnej pomoci pre NorthLink 2 prostredníctvom potenciálneho prevodu aktív z NorthLink 1 pod trhovou cenou.
- (125) Čo sa týka možnej štátnej pomoci poskytnutej spoločnosti NorthLink 1 na základe zmluvy z roku 2000 a MoA a spoločnosti NorthLink 2 podľa zmluvy z roku 2006, služby, ktoré poskytovali tieto spoločnosti, by sa mohli považovať za legitímne SGEI a akt poverenia by sa mohol považovať za náležitý. Naopak, pre nedostatok dôkazov je pochybné, či prípadná štátna pomoc poskytnutá spoločnostiam NorthLink 1 a 2 bola úmerná ich vyhlásenému cieľu.

3. PRIPOMIENKY ZAJINTERESOVANÝCH STRÁN

- (126) V časovom rámci ustanovenom v článku 6 ods. 1 procedurálneho nariadenia Komisia dostala pripomienky od niektorých zainteresovaných strán. V súlade s článkom 6 ods. 2 procedurálneho nariadenia orgány Spojeného kráľovstva mali možnosť odpovedať na pripomienky, ktoré zainteresované strany zaslali v tomto časovom rámci. Stanoviská predložili tieto zainteresované strany: Európska federácia pracovníkov v doprave, p. James Knight zo spoločnosti TSL contractors Limited, Western Ferries, p. John Rose, Streamline Shipping, Prof. Dr. Alfred J. Baird z Napierskej univerzity, Pedersen Consulting, p. James Knight a p. Andy Knight (v mene spoločnosti Isle of Mull Ferry Company Limited), McGill's Bus Service Limited a dve ďalšie strany, ktoré požiadali, aby ich totožnosť a obsah ich vyjadrenia boli zachované v tajnosti.
- (127) Pripomienky spoločnosti *Streamline Shipping* sú podobné ako tie, ktoré predložila vo svojej sťažnosti z júla 2004. Zastáva stanovisko, že finančná kríza NorthLink 1 bola priamym dôsledkom stratégie tohto podniku zameranej na poškodenie konkurencie najskôr zo strany Norse

Island Ferries a potom zo strany Streamline Shipping, a to citeľným znížením sadzieb za nákladnú dopravu na bezprecedentnú úroveň. Práve táto stratégia viedla vládu k poskytovaniu finančných prostriedkov nad rámec toho, čo bolo nutné na vykonávanie záväzkov služieb vo verejnom záujme. Cituje správu generálneho audítora z decembra 2005, v ktorej sa uvádza, že „úroveň sadzieb za nákladnú dopravu a výsledná konkurencia Norse Island Ferries bola jedným z kľúčových faktorov, ktoré prispeli k finančným problémom NorthLink 1“, a „aj keď prenájom osobitnej (nákladnej) lode sa mala zabezpečiť kapacitu adekvátnu dopytu, v skutočnosti sa vytvorila situácia, keď kapacita pre nákladnú dopravu bola väčšia ako dopyt. Dodatočné náklady na prevádzku ďalšieho plavidla prekročili vytvorený dodatočný príjem a prispeli k problémom s peňažným tokom“.

- (128) Čo sa týka spoločnosti NorthLink 2, Streamline Shipping tvrdí, že jej plavidlá sa dostatočne nevyužívajú. Uvádza, že oznámené zníženie trhových sadzieb NorthLink 2 o 25 % na Shetlandy a o 19 % na Orknejské ostrovy v porovnaní so sadzbami, ktoré účtuje spoločnosť NorthLink 1, veľmi poškodilo Streamline Shipping.
- (129) Spoločnosť *Western Ferries* opäť vyjadrila obavy týkajúce sa dotácií platených spoločnosti CalMac za prepravy na trase Gourock – Dunoon. Western Ferries je toho názoru, že táto trasa je po obchodnej stránke životaschopná, ako ukázala jej vlastná zisková činnosť. Zastáva tiež stanovisko, že podmienky ustanovené vo veci Altmark nie sú splnené, lebo úroveň dotácie je vyššia ako tá, ktorá by bola potrebná iba na osobnú prepravu s použitím len osobných lodí (odhadnutý prebytok 1,3 milióna GBP). Tvrdí tiež, že pomoc sa používa na dotovanie prepravy vozidiel napríklad tým, že sa ceny za prepravu vozidiel udržiavajú bez zmeny napriek vysokým cenám pohonných hmôt (spoločnosť CalMac zvýšila ceny v roku 2009 iba o 3,8 %, t. j. 1 % pod výškou inflácie). Okrem toho, na rozdiel od sietí NorthLink a CalMac, táto trasa nebola predmetom verejnej súťaže, a preto nie je v súlade s požiadavkami EÚ. Western Ferries sa ďalej domnieva, že posledná verejná súťaž na sieť CalMac mala príliš normatívny charakter a že spojenie všetkých trás do jedného balíka nie je prípustné. Za takýchto podmienok bola iba spoločnosť CalMac schopná predložiť ponuku.
- (130) Pokiaľ ide o finančnú transparentnosť spoločnosti CalMac, Western Ferries tvrdí, že náklady vykázané na trasu Gourock – Dunoon (4,2 milióna GBP za finančný rok do marca 2008) podceňujú skutočné celkové náklady na prepravu, lebo v nich nie sú zahrnuté penzijné záväzky týkajúce sa príslušných posádok, vnútropodnikové výdavky na spoločne využívané funkcie v sídle podniku nie sú transparentné a každodenné náklady na najom dopravných lodí sa uvádzajú podstatne nižšie, ako sú v skutočnosti. Nie je žiadny dôkaz, že škótska vláda aktívne sledovala prípadné krížové dotácie podnikania s plavidlami.

- (131) Western Ferries je toho názoru, že na rozdiel od situácie v súvislosti so spoločnosťou NorthLink na trhu už existuje dostatočná ponuka prepravy cestujúcich, aut a nákladu. V budúcnosti preto nie je dôvod dotovať lode kvôli existujúcej preprave Western Ferries.
- (132) Európska federácia pracovníkov v doprave vyjadrila sklamanie, že sa musia znova preskúmať životne dôležité prepravy, ktoré zaisťuje CalMac a NorthLink. Zdôraznila potrebu stabilných služieb vo verejnom záujme, ktoré sú legitímne vymedzené v súlade s nariadením Rady (EHS) č. 3577/92 zo 7. decembra 1992, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kobotáž) (ďalej len „nariadenie o námornej kobotáži“) ⁽³⁰⁾.
- (133) Jedna zainteresovaná strana vyjadrila obavy týkajúce sa závislosti na štátnom poskytovateľovi, ktorého monopolné postavenie je posilnené pridelovaním štátnej pomoci. Táto strana zastáva stanovisko, že postup verejného obstarávania pre trasy prevádzkované spoločnosťou CalMac bol úzko vymedzený a nemožno ho považovať za otvorené výberové konanie. Zainteresovaná strana vyzýva, aby sa rozdelili trasy, ktoré sú predmetom verejnej súťaže.
- (134) Pán James Knight je toho názoru, že CalMac neprináša zodpovedajúci úžitok za vynaložené peniaze a že služby, ktoré v súčasnej dobe poskytuje CalMac, by mali prevziať efektívni súkromní poskytovatelia. Predkladá možné alternatívne plány na zníženie dotácií potrebných na prevádzkovanie trás a na zvýšenie stimulov pre inováciu a na zvýšenie nákladovej účinnosti.
- (135) Ďalšia zainteresovaná strana zastáva stanovisko, že obmedzenie frekvencie, ktoré orgány Spojeného kráľovstva uplatňujú voči CalMac na trase Gourock – Dunoon, je v skutočnosti štátnou pomocou pre Western Ferries, závažne narušuje hospodársku súťaž a upevňuje dominantné postavenie Western Ferries. Na druhej strane je toho názoru, že štátna pomoc sa spoločnosti CalMac udeľuje výmenou za legitímnu úlohu poskytovania služieb vo verejnom záujme.
- (136) Pán John Rose zastáva stanovisko, že verejná súťaž na zákazky pre NorthLink 1 a NorthLink 2 nebola v súlade s pravidlami EÚ. Tvrdí tiež, že prepravy na trase Gourock – Dunoon nemožno považovať za životne dôležité, lebo už existuje alternatívna trasa po ceste a súkromná trajektová spoločnosť zaisťuje lepšie služby bez dotácií.
- (137) Profesor Alfred Baird predložil štúdie, v ktorých sa uvádza, že efektívnosť preprav NorthLink by bolo možné zvýšiť zlepšením zloženia flotily lodí, že narastajúca úloha štátu na škótskych trajektových trhoch je v neprospech politiky a trendom EÚ, a že vo všeobecnosti nie je ani potrebné, ani žiaduce, aby štát prevádzkoval služby námornej dopravy.
- (138) Spoločnosť McGill's Bus Service je toho názoru, že dotovaná preprava peších cestujúcich medzi Gourockom a Dunoonom nie je potrebná, lebo táto spoločnosť už poskytuje rovnaké služby na komerčnom základe.
- (139) Pedersen Consulting tvrdí, že postup verejného obstarávania pre západné ostrovy bol taký zložitý a nákladný, aby sa dal dodržať, že iba spoločnosť CalMac bola schopná ho zvládnuť. Čo sa týka trasy Gourock – Dunoon, Pedersen Consulting zastáva stanovisko, že nemá zmysel zachovávať dotovanú prepravu vozidiel, lebo Western Ferries už so ziskom uskutočňuje takmer 90 % všetkých preprav vozidiel. Priame spojenie pre cestujúcich na konečnú železničnú stanicu v Gourocku by však ako činnosť verejnej dopravy mohlo mať význam. Pokiaľ ide o NorthLink, tvrdí, že postup verejnej súťaže bol úplne neadekvátny a viedol k neefektívnym prepravám, keďže Pentland Ferries už zabezpečuje nedotovanú ziskovú prepravu. Trasa Stromness – Scrabster by sa prakticky bez problémov nemusela používať, čím by sa usporil peniaze daňovníkov.

4. PRIPOMIENKY SPOJENÉHO KRÁĽOVSTVA K ROZHODNUTIU O ZAČATÍ KONANIA A K PRIPOMIENKAM ZAINTERESOVANÝCH STRÁN

- (140) Komisia v rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania vyjadrila pochybnosti, či by pre CalMac mohla vytvoriť výhodu podmienka, že úspešný uchádzač vo verejnej súťaži, ktorej výsledkom bola zmluva uzatvorená medzi orgánmi Spojeného kráľovstva a CalMac o poskytovaní služby vo verejnom záujme, si musí preňať plavidlá od spoločnosti CMAL.
- (141) Orgány Spojeného kráľovstva sú presvedčené, že toto ustanovenie neposkytlo spoločnosti CalMac alebo CMAL žiadnu výhodu. Naopak sú toho názoru, že okamžitá dostupnosť úplne vyhovujúcich lodí schopných plniť požiadavky na trase na začiatku platnosti zmluvy bola výhodou pre ostatných uchádzačov, znížila prekážky pre potenciálnych uchádzačov, ktorí sa objavili a vytvorila rovnaké podmienky v postupe verejného obstarávania.
- (142) Orgány Spojeného kráľovstva sa odvolávali na oznámenie Komisie o výklade nariadenia o námornej kobotáži ⁽³¹⁾ (oddiel 5.3.2.1), v ktorom sa uvádza, že „ak orgány členských štátov sami vlastnia plavidlá, alebo ich majú inak k dispozícii, môžu sa poskytnúť všetkým potenciálnym prevádzkovateľom za rovnakých nediskriminačných podmienok“. Orgány Spojeného kráľovstva sa domnievajú, že je takmer nemožné, aby mal samostatný prevádzkovateľ včas k dispozícii novú flotilu lodí vyhovujúcich na prepravu po všetkých trasách a na udržiavanie spojenia s komunitami na odľahlých ostrovoch, a to na začiatku platnosti zmluvy.

⁽³⁰⁾ Ú. v. ES L 364, 12.12.1992, s. 7.

⁽³¹⁾ Oznámenie o výklade nariadenia Rady (EHS) č. 3577/92, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kobotáž), KOM(2003) 595 v konečnom znení (neuverejnené v úradnom vestníku).

- (143) Komisia v rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania vyjadřila tiež pochybnosti, či spojenie všetkých trás na západné ostrovy vo verejnej súťaži v roku 2006 do jedného balíka, s výnimkou trasy Gourock – Dunoon, by neprípustne a podstatne obmedzilo hospodársku súťaž počas výberového konania, ako konštatujú niektoré zainteresované strany.
- (144) Orgány Spojeného kráľovstva sa domnievajú, že verejná súťaž vypísaná na jednotlivé trasy vo forme balíka bola opodstatnená z mnohých dôvodov: maximalizovala sa hodnota, ktorú škótska vláda získala za vynaložené peniaze; uľahčilo sa nasadenie záložných plavidiel v prípade porúch v rámci prepravnej siete; zamedzilo sa výberu iba tých ziskovejších trás; uľahčilo sa riadenie, zvýšila sa bezpečnosť a úroveň údržby lodí a zabránilo sa dodatočnej administratívnej záťaži a nákladom na konanie početných verejných súťaží.
- (145) Podľa oznámenia Komisie o výklade nariadenia o námornej kabotáži (oddiel 5.5.3) „členské štáty chcú často spájať trasy verejnej dopravy na rôzne ostrovy a z nich do jednotlivých balíkov, aby vytvorili úspory z rozsahu služieb a prilákali prevádzkovateľov. Balíky ako také nie sú v rozpore s právom Spoločenstva, pokiaľ takéto spájanie trás do jedného balíka nevedie k diskriminácii. O najvhodnejšej veľkosti balíka by sa malo rozhodnúť s prihliadnutím na čo najlepší synergický efekt, ktorý by sa mal dosiahnuť v plnení základných dopravných potrieb“.
- (146) Komisia v rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania vzniesla tiež otázku, či sa prevod niektorých aktív⁽³²⁾ vo výške 1,55 milióna GBP z NorthLink 1 na NorthLink 2 neuskutočnil pod trhovou cenou, čo by mohlo znamenať štátnu pomoc pre NorthLink 2.
- (147) Orgány Spojeného kráľovstva tvrdili, že možnosť odkúpenia aktív od NorthLink 1 sa predpokladala už v dokumente o vyhlásení verejnej súťaže, a preto k nim mali všetci uchádzači rovnaký prístup za tých istých podmienok. Počas postupu verejného obstarávania sa dvom vybraným uchádzačom poskytli informácie o kúpnych cenách aktív. Uchádzači však nemali povinnosť odkúpiť si aktíva, keďže mohli uprednostniť vlastné riešenia.
- (148) Všetci uchádzači mali možnosť kontrolovať plavidlá, zariadenie a iné aktíva. Hodnota dôležitejších aktív (lode, remorkéry a obchodná značka NorthLink v hodnote 1,3 milióna GBP) bola stanovená v nezávislých hodnoteniach. Ostatné aktíva vo výške 0,25 milióna GBP boli ohodnotené na základe trhových odhadov.
- (149) Čo sa týka prípadného uplatnenia rozhodnutia SGEI⁽³³⁾, orgány Spojeného kráľovstva boli toho názoru, že rozhodnutie SGEI sa podľa všetkého vzťahuje na väčšinu trás do zátoky Clyde, na Hebridy a na sieť NorthLink. Len štyri trasy, na ktorých uskutočňuje prepravu CalMac a NorthLink, nespĺňajú hraničné kritéria a mali by sa posúdiť priamo podľa článku 86 ods. 2 Zmluvy o ES.
- (150) Orgány Spojeného kráľovstva boli toho názoru, že zmluvy s CalMac a NorthLink o poskytovaní služby vo verejnom záujme sú vhodnými aktmi o poverení, lebo podrobne špecifikujú charakter a dobu trvania záväzkov služieb vo verejnom záujme, príslušné podniky a územia, povahu všetkých výlučných alebo osobitných práv udeľovaných podnikom, parametre výpočtu, kontroly a preskúmania náhrady a opatrenia na zamedzenie akejkoľvek nadmernej náhrady a na jej vrátenie.
- (151) Okrem toho spoločnosť CalMac a NorthLink sú povinné viesť oddelené účtovníctvo pre činnosti SGEI a činnosti nespádajúce do SGEI a len náklady týkajúce sa činností SGEI môžu byť predmetom náhrady (všetky variabilné náklady vzniknuté pri zaisťovaní SGEI, pomerný podiel fixných nákladov spoločných pre činnosti SGEI a činnosti mimo SGEI a primeraný zisk), a musia mať zavedené príslušné postupy podávania správ a monitorovania.
- (152) Čo sa týka trasy Gourock – Dunoon, orgány Spojeného kráľovstva uznávajú, že môže byť sporné, či prepravy zaisťované spoločnosťou CalMac sú legitímnymi činnosťami SGEI, lebo jeden prevádzkovateľ zo súkromného sektoru uskutočňuje prepravy na susednej trase bez dotácie. Boli však toho názoru, že prepravy Western Ferries považuje veľa miestnych ľudí za doplnkové a užitočné, ale nie za účinnú náhradu za prepravy CalMac medzi centrami miest.
- (153) Orgány Spojeného kráľovstva informovali Komisiu, že po neúspešnom postupe verejného obstarávania uskutočnenom v roku 2006 pre trasu Gourock – Dunoon hodľajú vyhlásiť nové, otvorené, transparentné a nediskriminačné výberové konanie na zmluvu o poskytovaní služby vo verejnom záujme na tejto trase s týmito charakteristikami:
- a) zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme sa bude vzťahovať na trajektovú prepravu medzi centrami miest a bude platiť 6 rokov;
- b) verejná súťaž umožní poskytnúť dotácie na prevádzkovanie tejto trasy (na rozdiel od predchádzajúcej verejnej súťaže);

⁽³²⁾ Lode, remorkéry, strojné náhradné diely lodí, prístavné zariadenia, technické vybavenie informačných technológií, obchodná značka NorthLink atď.

⁽³³⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 29.

- c) odstránia sa súčasné obmedzenia v grafikone;
- d) dotácia sa bude vzťahovať len na osobnú dopravu;
- e) úspešný uchádzač bude mať možnosť poskytovať neobmedzené služby prepravy úžitkových vozidiel s výhradou príslušných účtovných opatrení a monitorovania auditom, aby sa zamedzilo krížovému dotovaniu prepravy úžitkových vozidiel osobnou dopravou;
- f) úspešný uchádzač bude môcť prísť s vlastnými pravidlami, ktoré nahradia staré lode prevádzkované na trase v súčasnej dobe.
- (154) Orgány Spojeného kráľovstva hodlajú obstaráť náhradné pravidlá prostredníctvom spoločnosti CMAL, ktorá ich potom prenajme prevádzkovateľovi, s ktorým bude uzatvorená zmluva na poskytovanie služby vo verejnom záujme. Orgány Spojeného kráľovstva zastávajú stanovisko, že tieto SGEI sú opodstatnené z niekoľkých dôvodov spočívajúcich okrem iného vo frekvencii, pohodlnosti služieb, celkovej jazdnej dobe, spojení s ostatnými dopravnými prostriedkami a spoľahlivosti služieb.
- (157) Prostredníctvom štátnych zdrojov boli poskytnuté rôzne už uvedené platby a je možné ich prisúdiť dotyčnému štátu. Prvé kritérium podľa článku 87 ods. 1 zmluvy je teda splnené.
- (158) Príslušné platby vo forme deficitných grantov a kapitálových grantov/pôžičiek boli poskytnuté len niektorým špecifickým podnikom. Sú preto selektívne.
- (159) Pravidelné financovanie spoločností CalMac, NorthLink 1 a NorthLink 2 znižuje ich prevádzkové náklady, ktoré by tieto podniky museli bežne pokryť a poskytuje im hospodársku výhodu v porovnaní s ostatnými podnikmi, ktoré financujú svoje činnosti len na základe obchodných príjmov. Aby sa však určilo, že ide o výhodu, ktorá môže predstavovať štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 zmluvy, Komisia musí posúdiť, či podmienky ustanovené vo veci „Altmark“ sú splnené⁽³⁴⁾.
- (160) Trh pre trasy námornej kobotáže bol úplne liberalizovaný od vstupu nariadenia o námornej kobotáži do platnosti, t. j. od 1. januára 1993. Ak by sa bola ktorémukoľvek z týchto podnikov poskytla výhoda s prihliadnutím na kritériá vo veci Altmark, táto výhoda by bola schopná narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchodovanie medzi členskými štátmi. Tretie a štvrté kritérium článku 87 ods. 1 zmluvy ako také by bolo tiež splnené.

5. POSÚDENIE OPATRENIA

5.1. EXISTENCIA ŠTÁTNEJ POMOCI

5.1.1. KRITÉRIÁ PODĽA ČLÁNKU 87 ODS. 1 ZMLUVY

- (155) Podľa článku 87 ods. 1 zmluvy „pomoc poskytovaná členským štátom alebo akoukoľvek formou zo štátnych prostriedkov, ktorá naruša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná so spoločným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchodovanie medzi členskými štátmi“.
- (156) Kritériá ustanovené v článku 87 ods. 1 zmluvy sú kumulatívne. Aby sa ustanovilo, či uvedené platby pre CalMac, NorthLink 1 a NorthLink 2 tvoria štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 zmluvy, musí sa určiť, či finančná pomoc:
- zahŕňa stratu štátnych zdrojov, ktorú je možné prisúdiť štátu,
 - poskytuje selektívnu výhodu pre určité podniky alebo pre výrobu určitých tovarov,
 - naruša alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže a
 - ovplyvňuje obchodovanie medzi členskými štátmi.
- (161) Komisia taktiež potvrdzuje svoje stanovisko z predbežného posúdenia, že platby poskytnuté pre CalMac, NorthLink 1 a NorthLink 2 nie sú zlučiteľné so správaním súkromného investora za bežných trhových podmienok. Tieto platby preto nemožno považovať za výnimku zo štátnej pomoci na základe zásady investora v trhovom hospodárstve.
- (162) Predaj aktív, ku ktorému došlo počas prevodu zmlúv z NorthLink 1 na NorthLink 2, neobsahuje prvky štátnej pomoci. Všetky aktíva vlastnené spoločnosťou NorthLink 1, ktoré súviseli s uskutočňovaním trajektových preprav, boli v priebehu verejnej súťaže v rokoch 2004 – 2005 dané k dispozícii všetkým uchádzačom (pozri už uvedené odôvodnenie 88). Predaj všetkých aktív za celkovú sumu okolo 1,5 milióna GBP sa uskutočnil na základe skutočných trhových cien alebo odhadnutých trhových cien v závislosti od aktív. Pretože tieto aktíva boli k dispozícii za rovnaké ceny všetkým uchádzačom, a keďže tieto ceny zodpovedali trhovej cene tovarov, predaj aktív nebol spojený s použitím štátnych zdrojov a žiadnemu podniku sa neposkytla selektívna hospodárska výhoda. Existencia prvkov štátnej pomoci v predaji aktív je teda vylúčená.

⁽³⁴⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 27.

(163) Komisia v rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania mala pochybnosti o tom, či sadzby účtované za niektoré pôžičky poskytnuté spoločnosti CalMac sú zlučiteľné so zásadou investora v trhovom hospodárstve, a či teda nezahŕňajú štátnu pomoc.

(164) Bolo by bývalo dôležité zistiť, či spoločnosť CalMac dostala nadmernú náhradu za vykonávanie svojich záväzkov služieb vo verejnom záujme s prihliadnutím na všetky zdroje verejného financovania. Pretože však v prípade CalMac je schémou pomoci existujúca pomoc a keďže jej zlučiteľnosť sa musí posúdiť len pre budúcnosť (pozri oddiel 5.2 dole), Komisia nemusí ďalej posudzovať charakter štátnej pomoci týchto pôžičiek, lebo sa vzťahujú iba na minulosť.

5.1.2. KRITÉRIÁ VO VECI ALTMARK

(165) Ako už bolo uvedené v odôvodnení 112, aby sa určilo, že ide o výhodu, ktorá môže predstavovať štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 zmluvy, Komisia musí posúdiť, či podmienky ustanovené vo veci Altmark sú splnené.

(166) Podľa judikatúry vo veci Altmark náhrada za záväzky služieb vo verejnom záujme alebo za zmluvy nezvýhodňuje príjemcu (príjemcov) pomoci – takže nespadá do rozsahu pôsobnosti zákazu ustanoveného v článku 87 ods. 1 zmluvy – ak sú splnené tieto štyri podmienky súčasne:

— od prijímajúceho podniku sa skutočne vyžaduje, aby plnil záväzky služieb vo verejnom záujme, a tieto záväzky sú jasne vymedzené (ďalej len „Altmark 1“),

— parametre, na základe ktorých sa náhrada vypočítava, musia byť vopred stanovené objektívnym a transparentným spôsobom (ďalej len „Altmark 2“),

— náhrada nesmie prekročiť sumu nutnú na pokrytie všetkých nákladov vzniknutých pri vykonávaní záväzkov služieb vo verejnom záujme alebo na pokrytie časti týchto nákladov s prihliadnutím na príjmy, ktoré s vykonávaním záväzkov súvisia, ako aj na primeraný zisk spojený s vykonávaním týchto záväzkov (ďalej len „Altmark 3“), a

— ak sa podnik, ktorý má vykonávať záväzky služieb vo verejnom záujme, v postupe verejného obstarávania nevyberie, výška potrebnej náhrady sa určí na základe analýzy nákladov, ktoré by typickému, dobre fungujúcemu a náležite vybavenému podniku vznikli pri vykonávaní týchto záväzkov, so zohľadnením

relevantných príjmov a primeraného zisku spojeného s vykonávaním týchto záväzkov (ďalej len „Altmark 4“).

5.1.2.1. CalMac

(167) Ako je uvedené v rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania, v prípade CalMac sú dve rôzne fázy: prvá fáza pred zmluvou z roku 2007, keď záväzky služieb vo verejnom záujme boli zverené spoločnosti CalMac priamo vo forme „záväzkov“ bez predchádzajúcej verejnej súťaže, a keď všetky podmienky poskytovania služieb vo verejnom záujme boli každý rok špecifikované v listoch, ktoré škótske orgány zasielali spoločnosti CalMac; a druhá fáza po uzatvorení zmluvy z roku 2007, ktorá bola podpísaná po skončení postupu verejného obstarávania a podrobne špecifikovala záväzky služieb vo verejnom záujme. Musí sa rozlišovať situácia v prípade trasy Gourock – Dunoon, lebo táto trasa bola vylúčená zo zmluvy z roku 2007 a podmienky záväzkov služieb vo verejnom záujme sa aj naďalej každý rok špecifikovali v listoch, ktoré škótske orgány zasielali spoločnosti CalMac.

a) Pred zmluvou z roku 2007

(168) Ako je uvedené v rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania, existujú určité pochybnosti, či náhrada za záväzky služieb vo verejnom záujme pred zmluvou z roku 2007 uložené spoločnosti CalMac spĺňa všetky kritériá vo veci Altmark. V právnom akte neboli záväzky služieb vo verejnom záujme jasne vymedzené. Okrem toho, špecifikácie záväzkov služieb vo verejnom záujme, napríklad prístavy, ktoré sa majú obsluhovať, pravidelnosť, nepretržitosť a frekvencia, neboli vo formálnom akte jasne stanovené. Parametre pre určenie náhrady neboli stanovené vopred (ex ante) transparentným spôsobom a výška náhrady nebola vypočítaná na základe analýzy nákladov typického podniku. Predbežné posúdenie z rozhodnutia o začatí konania vo veci formálneho zisťovania sa preto potvrdzuje.

(169) Keďže náhrada za prevádzku na trase Gourock – Dunoon sa ešte stále poskytuje za týchto podmienok, uvedené posúdenie sa vzťahuje taktiež na túto trasu.

b) Po uzatvorení zmluvy z roku 2007

Altmark 1 – jasne vymedzené záväzky služieb vo verejnom záujme

(170) V tejto konkrétnej oblasti existuje nariadenie, ktoré ustanovuje, ktoré prvky by mali byť súčasťou náležitej definície záväzkov služieb vo verejnom záujme. Plnenie kritéria Altmark 1 by sa preto malo posudzovať s ohľadom na článok 4 nariadenia o námornej kabotáži ustanovujúci špecifikácie, ktoré by mali byť súčasťou vymedzenia záväzkov služieb vo verejnom záujme, a to: prístavy, ktoré sa majú obsluhovať, pravidelnosť, nepretržitosť, frekvencia, kapacita na poskytovanie služby, sadzby, ktoré sa majú účtovať a počet členov lodných posádok.

- (171) Zmluva z roku 2007 jasne spĺňa tieto podmienky, pretože podrobne vymedzuje všetky tieto parametre. Dokumentácia verejnej súťaže neobsahuje presné počty členov posádky, ale požiadavky, napríklad čo sa týka kvality služieb a usmernení o ochrane zamestnanosti, ponechávajú malý priestor na podstatné odchýlky v obsadení plavidiel posádkami.
- (172) Zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme má tiež primeranú dobu platnosti – šesť rokov – v súlade s usmerneniami Spoločenstva o štátnej podpore pre námornú dopravu⁽³⁵⁾ (ďalej len „námorné usmernenia“).
- Altmark 2 – ex ante, objektívne a transparentné stanovenie parametrov na náhradu*
- (173) V súvislosti s posúdením veci Altmark si druhá podmienka vyžaduje, aby sa parametre pre náhradu stanovili jasne, objektívne a vopred, a to s prihliadnutím na všetky premenné veličiny (napr. ceny paliva, investície do nových plavidiel atď.).
- (174) Na jednej strane, než sa začali plniť záväzky služieb vo verejnom záujme, parametre pre náhradu boli pomerne jasné. Zodpovedali nákladom predpokladaným uchádzačmi, ktoré sa museli presne odhadnúť, s pripočítaním dohodnutej výšky marže a odpočítaním očakávaného príjmu z činnosti trajektovej dopravy. Existuje ustanovenie o vrátení pridelených finančných prostriedkov, ktoré uvádza, že ak sa prekročí dohodnutá marža, dotácia sa úmerne zníži. Tento výpočet sa urobil pred začiatkom zmluvy za každý rok platnosti šesťročnej zmluvy (ďalej len „základný scenár“). Zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme predpokladá celý rad výnimočných udalostí, ktoré môžu dať podnet na revíziu výšky náhrady (napr. nepredvídané prístavné práce, nové plavidlá, zvýšenie miezd atď.).
- (175) Na druhej strane sa na konci každého roku platnosti zmluvy základný scenár preskúma s cieľom zohľadniť aktuálne skúsenosti z minulého roku. Základný scenár sa môže za výnimočných okolností revidovať tiež počas daného roku. Náhrada sa v priebehu zmluvného obdobia môže niekoľkokrát zvýšiť alebo znížiť. Revíziu základného scenára navrhuje prevádzkovateľ (CalMac) a musí ju odsúhlasiť škótska vláda. V prípade nezhôd je tiež možné postúpiť túto záležitosť znalcom. Aj keď zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme obsahuje určité náznaky, ako sa náhrada v prípade určitých nepredvídaných okolností upraví, presné parametre týchto úprav nie sú dopredu známe. Výška náhrady sa upraví skôr prostredníctvom dvojstranného rozhodcovského konania medzi škótskymi orgánmi a CalMac s prípadnou účasťou znalca. Kritéria používané v tomto rozhodcovskom konaní nie sú dopredu objektívne ustanovené pre všetky možné prípady. Toto rozhodcovské konanie môže viesť k nedostatočnej transparentnosti pri určovaní parametrov pre náhradu. Prináša tiež riziko, že náhrada poskytovaná každý rok sa nebude meniť na základe transparentných, dopredu ustanovených a objektívnych kritérií.
- (176) Komisia preto nemôže jednoznačne určiť, že podmienka Altmark 2 je splnená.
- Altmark 3 – žiadna nadmerná náhrada (vrátane primeraného zisku)*
- (177) Ako je uvedené v predchádzajúcom oddiele, parametre pre náhradu sú všeobecne jasne stanovené s výnimkou kritérií používaných v rozhodcovskom konaní, ktoré sa predpokladá za určitých okolností. Aj keď niektoré parametre náhrady nie sú dopredu presne vymedzené, Komisia je toho názoru, že zavedený postup na preskúmanie výšky náhrady je za takýchto okolností vhodný na to, aby sa zaistilo, že nedôjde k nadmernej náhrade. Dôvodom je to, že prípadná ďalšia náhrada bude vychádzať zo skutočne vzniknutých nákladov. Podmienka Altmark 3 je teda splnená (pozri tiež oddiel 5.3.3.3 dole).
- Altmark 4 – verejné obstarávanie – ak nie je žiadna verejná súťaž, náklady vypočítané podľa typického podniku*
- (178) V danom prípade boli záväzky služieb vo verejnom záujme uložené po postupe verejného obstarávania.
- (179) Predovšetkým sa musí posúdiť, či verejná súťaž bola správne navrhnutá, korektná, otvorená a transparentná. V opačnom prípade by mohli byť náklady pre štát vyššie ako minimálne náklady potrebné na plnenie záväzkov služieb vo verejnom záujme.
- (180) Hlavný problém, na ktorý v tejto súvislosti zainteresované strany poukazovali, bolo spojenie všetkých trás vo verejnej súťaži do jedného balíka, s výnimkou trasy Gourock – Dunoon, a požiadavka, aby úspešný uchádzač využíval plavidlá spoločnosti CMAL.
- (181) Čo sa týka spojenia trás do jedného balíka, tvrdilo sa, že toto spojenie účinne vyradilo konkurentov, lebo spoločnosť CalMac, ktorá už zaistovala všetky prepravy, bola jediným uchádzačom schopným predložiť ponuku na celý balík trás.
- (182) Bol však aj druhý uchádzač (V-Ships), ktorý predložil ponuku na celý balík. Spoločnosť V-Ships nakoniec odstúpila z výberového konania s odôvodnením, že podmienka povinného využívania plavidiel spoločnosti CMAL znemožňuje inováciu a pružnosť služieb, ktoré sa majú poskytovať.

⁽³⁵⁾ Ú. v. EÚ C 13, 17.1.2004, s. 3.

- (183) Zemepisná oblasť pokrytá 26 trasami je takmer homogénna: všetky trasy sú pomerne krátke (maximálne okolo 100 kilometrov) a používané prístavy sú sústredené relatívne na jednom mieste (na pevnine v okruhu okolo 250 kilometrov).
- (184) Orgány Spojeného kráľovstva predložili dôveryhodné argumenty odôvodňujúce spojenie týchto 26 trás do jedného balíka.
- (185) Tvrdili, že spojenie trás do jedného balíka zaisťuje maximálnu flexibilitu lodí s cieľom uskutočňovať čo najlepšiu prepravu na sieti. Napríklad v prípade poruchy plavidla je okamžité poskytnutie záložného plavidla dôležité pre zaistenie spoľahlivosti životne dôležitých preprav. Záložné plavidlá sú potrebné tiež v prípade nepriaznivých poveternostných podmienok, keď sa na lodiach musia vykonávať údržbárske a opravárenské práce, ako aj v prípade, že vznikne neočakávaná potreba zvýšenej kapacity. V súčasnej dobe môže CalMac zaisťovať záložné plavidlá často vo forme celého radu za sebou idúcich plavieb lodí medzi trasami. Bolo by komplikovanejšie zaisťovať nepretržitosť preprav a optimalizáciu kapacít, ak by na sieti uskutočňovali prepravy viacerí prevádzkovatelia.
- (186) Okrem toho balík všetkých trás zvyšuje integráciu siete, lebo uľahčuje kombináciu aspektov bezpečnosti, kvality, životného prostredia týkajúcich sa prevádzky prístavov a lodí a umožňuje zaisťovať, aby sa normy uplatňovali rovnomerne na celej sieti. Regionálna kancelária námornej a pobrežnej agentúry Spojeného kráľovstva pre Škótsko a Írsko sa jasne vyjadřila, že rozdelenie siete nemusí byť najefektívnejší spôsob ako zabezpečiť pokračovanie bezpečných a spoľahlivých preprav.
- (187) Okrem toho spojenie trás do jedného balíka vedie k úsporám z rozsahu služieb najmä v predaji cestovných lístkov a marketingu a podporuje integrovanú dopravu, lebo zákazníkom umožňuje prístup k rezervovaniu miest na celom rade trás jednou transakciou. Vztahuje sa to aj na podporu turizmu.
- (188) Možno namietat, že s cieľom minimalizovať náklady by sa mala verejná súťaž vypísať na každú trasu zvlášť. Komisia však uznáva, že administratívne náklady a záťaž v súvislosti s týmito jednotlivými výberovými konaniami (26 jednotlivých verejných súťaží) by mohli byť príliš veľké.
- (189) Bolo by možné tiež zvážiť kompromisné riešenie, t. j. že by sa spojili len niektoré trasy, ale bolo by špekuláciou predpovedať, či výsledkom takejto verejnej súťaže z hľadiska celkových nákladov štátneho rozpočtu by boli vyššie alebo nižšie náklady než skutočné náklady vyplývajúce z výberového konania na celý balík trás.
- (190) Podľa oznámenia Komisie o výklade nariadenia o námornej kabotáži (oddiel 5.5.3) „členské štáty chcú často spájať trasy verejnej dopravy na rôzne ostrovy a z nich do jedného balíka, aby vytvorili úspory z rozsahu služieb a prilákali prevádzkovateľov. Balíky ako také nie sú v rozpore s právom Spoločenstva, pokiaľ spájanie trás do balíka nevedie k diskriminácii. O najvhodnejšej veľkosti balíka by sa malo rozhodnúť s prihliadnutím na najlepší synergický efekt, ktorý by sa mal dosiahnuť pri plnení základných dopravných potrieb“.
- (191) Vzhľadom na právny rámec, ktorý výslovne umožňuje spájanie trás do jedného balíka, a na dôvodné argumenty, ktoré predložili orgány Spojeného kráľovstva, nemožno urobiť záver, že by spájanie trás do jedného balíka bolo zbytočne nespravodlivou podmienkou verejnej súťaže a nevyhnutne zvyšuje náklady štátu na plnenie záväzkov služieb vo verejnom záujme.
- (192) Požiadavka, aby úspešný uchádzač používal aktíva spoločnosti CMAL, je odôvodnenou podmienkou verejnej súťaže s ohľadom na to, že škótske orgány mali zrejmý záujem plavidlá, ktoré už boli k dispozícii, radšej využívať, ako ich nechávať nevyužitú, alebo sa ich zbaviť iným spôsobom. Oznámenie o výklade nariadenia o námornej kabotáži (oddiel 5.3.2.1.) predpokladá, že „ak orgány členských štátov sami vlastnia plavidlá, alebo ich majú inak k dispozícii, môžu sa poskytnúť všetkým potenciálnym prevádzkovateľom preprav za rovnakých nediskriminačných podmienok“. Navyše je to nestranná podmienka pre uchádzačov vzhľadom na to, že by každý uchádzač zaplatil za používanie rovnakých plavidiel tú istú cenu. Aj keď je táto požiadavka legitímna, môže viesť k zvýšeným nákladom v doprave. Samozrejme nemožno vylúčiť, že ak by uchádzači mohli predložiť alternatívne riešenia týkajúce sa plavidiel, mohlo to viesť k nižším celkovým čistým nákladom na záväzky služieb vo verejnom záujme.
- (193) Okrem toho s ohľadom na špecifickosť plavidiel potrebných na prepravu po trasách na škótske západné ostrovy by mohlo byť pre jediného prevádzkovateľa ťažké, aby v dobe, keď začala platiť zmluva, mal novú flotilu lodí vyhovujúcich na prepravu po všetkých trasách a na udržiavanie spojenia s komunitami na odľahlých ostrovoch.
- (194) Spoločnosť CalMac mala vo verejnej súťaži konkurenčnú výhodu, lebo na týchto trasách už uskutočňovala prepravu, ale bolo by mylné z toho odvodzovať, že kvôli tejto výhode bolo verejné výberové konanie príliš jednostranne prispôbené a účinne vyradilo ostatných uchádzačov⁽³⁶⁾.
- (195) Preto sa vyvodzuje záver, že postup verejného obstarávania bol vykonaný náležitým spôsobom a že bol otvorený, nediskriminačný a transparentný.

⁽³⁶⁾ V skutočnosti sa verejnej súťaže zúčastnil aj iný uchádzač.

- (196) Ako bolo už uvedené, parametre výpočtu náhrady sa majú preskúmať aspoň každý rok. Táto revízia je v niektorých prípadoch výsledkom rozhodovského konania medzi prevádzkovateľom a škótskymi orgánmi. Preto je riziko, že štát bude musieť prevádzkovateľovi poskytnúť viac (alebo menej) finančných prostriedkov, než je suma náhrady predpokladaná v jeho ponuke.
- (197) Ak by sa v oznámení o verejnej súťaži od uchádzačov vyžadovalo, aby sa zaviazali prijať danú pevnú náhradu počas šiestich rokov platnosti zmluvy s tým, že prevezmú všetky riziká, štát by nevezal na seba žiadne riziko a teoreticky by minimalizoval náklady. Nemožno však vylúčiť, že ak by uchádzači museli prevziať všetky riziká súvisiace s prevádzkou činnosti, nenašli by sa žiadne podniky, ktoré by boli ochotné predložiť ponuku, alebo by uchádzači predložili ponuku s oveľa vyššou cenou na pokrytie ďalšieho rizika.
- (198) Nie je možné urobiť jasný záver, že podmienka Altmark 4 je splnená.

Záver

- (199) Vzhľadom na to, že nie je možné dospieť k jasnému záveru, že kritériá Altmark 2 a 4 sú splnené, zmluva s CalMac o poskytovaní služby vo verejnom záujme sa považuje za zmluvu obsahujúcu prvky štátnej pomoci.

5.1.2.2. NorthLink

a) NorthLink 1 (2002 – 2006)

Altmark 1 – jasne vymedzené záväzky služieb vo verejnom záujme

- (200) Ako je uvedené vyššie v odôvodnení 170, v tejto konkrétnej oblasti existuje nariadenie, ktoré ustanovuje, ktoré prvky by mali byť súčasťou náležitej definície záväzkov služieb vo verejnom záujme. Splnenie kritéria Altmark 1 by sa malo preto posudzovať s ohľadom na článok 4 nariadenia o námornej kabotáži.
- (201) Je jasné, že oznámenie o verejnej súťaži spĺňa toto kritérium, lebo podrobne vymedzuje všetky parametre uvedené v nariadení o námornej kabotáži, t. j. prístavy, ktoré by sa mali obsluhovať, pravidelnosť, nepretržitosť, frekvencia, kapacita na uskutočňovanie preprav, sadzby, ktoré by sa mali účtovať a počet členov lodných posádok. Potvrdila to správa Škótskeho auditu z decembra 2005.
- (202) Táto zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme má takisto kratšiu platnosť ako šesť rokov odporúčanú námornými usmerneniami.
- Altmark 2 – ex ante, objektívne a transparentné stanovenie parametrov na náhradu*
- (203) Na jednej strane, skôr než sa začali plniť záväzky služieb vo verejnom záujme, parametre pre náhradu boli

pomerne jasné. Zodpovedali nákladom predpokladaným uchádzačmi, ktoré sa museli presne odhadnúť, s pripočítaním dohodnutej výšky ziskovej marže a odpočítaním očakávaného príjmu z činnosti trajektovej dopravy. Existovalo ustanovenie o vrátení pridelených finančných prostriedkov, v ktorom sa uvádza, že ak sa dohodnutá výška ziskovej marže prekročí, mimoriadne zisky sa rozdelia so škótskou vládou. Väčšinu hospodárskych/finančných rizík mal znášať úspešný uchádzač (riziko nákladov prekračujúcich odhady, riziko zníženia dopytu, riziko inflácie atď.).

- (204) Na druhej strane niektoré riziká zostali na škótskej vláde alebo sa rozdelili medzi zúčastnené strany, najmä riziko zmien politiky (na úrovni EÚ alebo vnútroštátnej úrovni) a legislatívne riziká (napríklad zmeny v právnej úprave dane z príjmu právnických osôb). Zmluva tiež vyžadovala, aby škótska vláda vyplatila spoločnosti NorthLink 1 ďalšie granty, ak výnos z kapitálu bude nižší ako určitá hodnota, alebo ak na jej tržby budú mať dosah iné faktory, na ktoré spoločnosť nemá vplyv (napr. zvýšenie cien pohonných hmôt o viac ako o 10 %). Po finančných ťažkostiach spoločnosti NorthLink 1 v roku 2003 sa jej vyplatili mimoriadne platby a v roku 2004 bola podpísaná MoA, v ktorej sa rátalo s každomesačnými platbami pre NorthLink 1 a s možnosťou ďalších platieb v závislosti od finančných výsledkov NorthLink 1.

- (205) Možnosti mimoriadneho financovania, ktoré prekračujú rámec výšky náhrady predpokladanej v pôvodnej zmluve, neboli určené dopredu (*ex ante*) a na základe objektívnych a transparentných parametrov, ako vyplynulo z neskoršej potreby poskytnúť ďalšie finančné prostriedky prekračujúce rámec zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme. V každom prípade tieto možnosti ďalšieho financovania na základe MoA a dodatočné platby pre spoločnosť NorthLink 1 v dôsledku jej finančných ťažkostí neboli založené na objektívnych a transparentných parametroch.

- (206) Preto nie je možné bez akýchkoľvek pochybností určiť, či je splnená podmienka Altmark 2.

Altmark 3 – žiadna nadmerná náhrada (vrátane primeraného zisku)

- (207) Ako je uvedené v predchádzajúcom oddiele, parametre pre náhradu sú vo všeobecnosti jasne ustanovené s výnimkou kritérií používaných v rozhodovskom konaní, ktoré sa predpokladá za určitých okolností. Aj keď niektoré parametre náhrady neboli dopredu presne vymedzené, zavedený postup na preskúmanie výšky náhrady bol za takýchto okolností vhodný, aby sa zaisťovalo, že nedôjde k nadmernej náhrade. Zmluva s NorthLink 1 o poskytovaní služby vo verejnom záujme teda spĺňala podmienku Altmark 3.

Altmark 4 – verejná súťaž – a ak nie je žiadna verejná súťaž, náklady vypočítané podľa typického podniku

- (208) Ako v už analyzovanom prípade CalMac (odôvodnenie 178) záväzky služieb vo verejnom záujme boli spoločnosťou NorthLink 1 zverené po verejnej súťaži.
- (209) Musí sa preto posúdiť, či verejná súťaž bola správne navrhnutá, korektná, otvorená a transparentná. V opačnom prípade by mohli byť náklady štátu vyššie ako minimálne náklady potrebné na plnenie záväzkov služieb vo verejnom záujme.
- (210) Postup verejného obstarávania sa vzťahoval na dve trasy (26 už analyzovaných trás v prípade CalMac – pozri odôvodnenia 183 – 191). Problém spojenia trás do jedného balíka je preto v prípade NorthLink 1 a NorthLink 2 menej dôležitý ako v prípade CalMac. Z rovnakých dôvodov uvedených vyššie vo vzťahu ku CalMac sa Komisia nedomnieva, že spojením týchto dvoch trás do jedného balíka sa spochybňuje otvorený, nediskriminačný a transparentný charakter verejnej súťaže.
- (211) Dotácie pridelené NorthLink 1 na základe MoA, ktoré prekročili rámec výšky náhrady predpokladanej v pôvodnej zmluve, však neboli výsledkom verejného obstarávania a neboli ustanovené na základe analýzy nákladov typického podniku. Tým, že sa zaviedol nový systém financovania deficitu počas plnenia zmluvy, MoA v skutočnosti zmenila charakter a rozsah pôvodného výberového konania a ovplyvnila tak jeho transparentnosť, pokiaľ ide o spôsob, akým sa predložilo potenciálnym uchádzačom.
- (212) Ani v tomto prípade teda nie je možné bez akýchkoľvek pochybností dospieť k záveru, že kritérium Altmark 4 je splnené.

Záver

- (213) Vzhľadom na to, že nie je možné bez akýchkoľvek pochybností dospieť k záveru, že kritériá Altmark 2 a 4 sú splnené, zmluva s NorthLink 1 o poskytovaní služby vo verejnom záujme sa považuje za zmluvu obsahujúcu prvky štátnej pomoci.

b) NorthLink 2 (2006 – 2012)

Altmark 1 – jasne vymedzené záväzky služieb vo verejnom záujme

- (214) Ako bolo už uvedené, v tejto konkrétnej oblasti existuje nariadenie, ktoré ustanovuje, ktoré prvky by mali byť súčasťou náležitej definície záväzkov služieb vo verejnom záujme. Splnenie kritéria Altmark 1 by sa malo preto posudzovať s ohľadom na článok 4 nariadenia o námornej kabotáži.
- (215) Je jasné, že oznámenie o verejnej súťaži spĺňa toto kritérium, lebo podrobne vymedzuje všetky parametre uvedené v nariadení o námornej kabotáži, t. j. prístavy, ktoré by sa mali obsluhovať, pravidelnosť, nepretržitosť,

frekvencia, kapacita na uskutočňovanie prepráv, sadzby, ktoré by sa mali účtovať a počet členov lodných posádok.

- (216) Zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme má tiež primeranú dobu platnosti t. j. šesť rokov, čo je v súlade s námornými usmerneniami.

Altmark 2 – ex ante, objektívne a transparentné stanovenie parametrov na náhradu

- (217) Na jednej strane, skôr než sa začali plniť záväzky služieb vo verejnom záujme, parametre pre náhradu boli pomerne jasné. Zodpovedali nákladom predpokladaným uchádzačmi, ktoré sa museli presne odhadnúť, s pripočítaním dohodnutej výšky ziskovej marže a odpočítaním očakávaného príjmu z činnosti trajektovej dopravy. Existuje ustanovenie o vrátení pridelených finančných prostriedkov, v ktorom sa uvádza, že ak sa dohodnutá výška ziskovej marže prekročí, mimoriadne zisky sa rozdelia so škótskou vládou. V tejto druhej zmluve s NorthLink 2 nesie viacej rizík škótska vláda, prípadne sú tieto riziká rozdelené medzi zúčastnené strany (riziko nepriaznivého počasia, riziko inflácie, riziko zníženia dopytu, zmena dopravnej politiky atď.).

- (218) Na druhej strane, podobne ako v prípade zmluvy s CalMac o poskytovaní služby vo verejnom záujme z roku 2007 sa mali sumy dotácie každý rok revidovať na základe skutočných výsledkov v predchádzajúcom roku. Prevádzkovateľ predložil predbežný návrh revidovaného základného scenára, ktorý potom musia schváliť škótske orgány. V prípade rozporu sa vyzve znalec, aby spor rozhodol. Aj keď zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme obsahuje určité náznaky, ako sa náhrada upraví v prípade určitých nepredvídaných okolností, presné parametre týchto úprav nie sú dopredu známe. Výška náhrady sa upraví skôr prostredníctvom dvojstranného rozhodcovského konania medzi škótskymi orgánmi a NorthLink 2 s prípadnou účasťou znalca. Komisia konštatuje, že kritériá používané v tomto rozhodcovskom konaní nie sú pre všetky možné prípady dopredu objektívne ustanovené. Toto rozhodcovské konanie vedie k nedostatočnej transparentnosti pri určovaní parametrov pre náhradu. Vyvoláva tiež riziko zmeny výšky náhrady poskytovanej každý rok, ktorá nie je závislá od transparentných, dopredu ustanovených a objektívnych kritérií. Preto nemožno bez akýchkoľvek pochybností určiť, či je splnená podmienka Altmark 2.

Altmark 3 – žiadna nadmerná náhrada (vrátane primeraného zisku)

- (219) Ako je uvedené v predchádzajúcom oddiele, parametre pre náhradu sú vo všeobecnosti jasne ustanovené s výnimkou kritérií používaných v rozhodcovskom konaní, ktoré sa predpokladá za určitých okolností. Aj keď niektoré parametre náhrady nie sú dopredu presne vymedzené, zavedený postup na preskúmanie výšky náhrady je za takýchto okolností vhodný na to, aby sa zaistilo, že nedôjde k nadmernej náhrade. Dôvodom je,

že prípadná ďalšia náhrada bude vychádzať zo skutočne vzniknutých nákladov. Podmienka Altmarmark 3 je teda splnená (pozri tiež ďalej uvedený oddiel 5.3.4.3).

Altmarmark 4 – verejná súťaž – a ak nie je žiadna verejná súťaž, náklady vypočítané podľa typického podniku

- (220) V danom prípade boli záväzky služieb vo verejnom záujme uložené po postupe verejného obstarávania.
- (221) Predovšetkým sa musí posúdiť, či verejná súťaž bola správne navrhnutá, korektná, otvorená a transparentná. V opačnom prípade by mohli byť náklady štátu vyššie ako minimálne náklady potrebné na plnenie záväzkov služieb vo verejnom záujme.
- (222) Tak ako v prípade NorthLink 1 spojenie dvoch trás do jedného balíka spochybňuje otvorený, nediskriminačný a transparentný charakter výberového konania.
- (223) Podobne ako v prípade CalMac, požiadavka, aby úspešný uchádzač využíval pravidlá spoločnosti NorthLink 1, je odôvodnenou podmienkou verejnej súťaže vzhľadom na to, že škótska vláda mala jasný záujem radšej pravidlá, ktoré už boli k dispozícii, využívať, ako ich nechávať nevyužitú, alebo tieto aktíva zlikvidovať iným spôsobom. Navyše je to nestranná podmienka pre uchádzačov, vzhľadom na to, že by každý uchádzač za používanie rovnakých pravidiel zaplatil tú istú cenu. Aj keď je táto požiadavka legitímna, môže viesť k zvýšeným nákladom v doprave. Samozrejme nemožno vylúčiť, že ak uchádzači mohli predložiť alternatívne riešenia týkajúce sa pravidiel, mohlo by to viesť k nižším celkovým čistým nákladom na záväzky služieb vo verejnom záujme.
- (224) Z týchto dôvodov a v súlade s už uvedeným posúdením týkajúcim sa CalMac⁽³⁷⁾ Komisia nemôže bez akýchkoľvek pochybností urobiť záver, že kritérium Altmarmark 4 je splnené.

Záver

- (225) Vzhľadom na to, že nemožno bez akýchkoľvek pochybností dospieť k záveru, že kritériá Altmarmark 2 a 4 sú splnené, zmluva s NorthLink 2 o poskytovaní služby vo verejnom záujme sa považuje za zmluvu obsahujúcu prvky štátnej pomoci.

5.2. CHARAKTER POMOCI

5.2.1. VŠEOBECNÉ ÚVAHY

- (226) Keď Komisia zistila, že platby poskytnuté pre CalMac, NorthLink 1 a NorthLink 2 predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 zmluvy, musí posúdiť, či ide o existujúcu finančnú pomoc, alebo či predstavuje novú pomoc. V tomto ohľade treba poznamenať, že

keď Komisia začala konanie vo veci formálneho zisťovania, nezaoberala sa otázkou, či by sa pomoc mala považovať za novú alebo za existujúcu.

- (227) Ako už bolo spomenuté,⁽³⁸⁾ v priebehu konania vo veci formálneho zisťovania sa však ukázalo, že časť pomoci by sa mohla považovať za existujúcu pomoc vzhľadom na dátum, keď právne ustanovenia ustanovujúce pomoc vstúpili do platnosti. Komisia sa preto rozhodla, že súčasne s konaním vo veci formálneho zisťovania začne postup spolupráce ustanovený v článku 17 procedurálneho nariadenia.
- (228) V prípade existujúcej pomoci Komisia musí iba overiť jej zlučiteľnosť v súčasnej dobe a odporučiť prípadné zmeny pre budúcnosť. Zatiaľ čo v prípade novej pomoci Komisia musí overiť, či aj v minulosti bola zlučiteľná so spoločným trhom.
- (229) Podľa článku 1 písm. b) bodu i) procedurálneho nariadenia v platnom znení existujúca pomoc je „bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článkov 144 a 172 Aktu o pristúpení Rakúska, Fínska a Švédska, bod 3 prílohy IV a dodatok k tejto prílohe k Aktu o pristúpení Českej republiky, Estónska, Cypru, Lotyšska, Litvy, Maďarska, Malty, Poľska, Slovinska a Slovenska a bod 2 a bod 3 písm. b) prílohy V a dodatok k tejto prílohe k Aktu o pristúpení Bulharska a Rumunska, všetka pomoc, ktorá existovala pred nadobudnutím účinnosti zmluvy v príslušných členských štátoch, to znamená schémy pomoci a individuálna pomoc, ktoré nadobudli účinnosť predtým a ďalej platia po nadobudnutí účinnosti zmluvy“.
- (230) Podľa článku 4 ods. 1 nariadenia Komisie (ES) č. 794/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES⁽³⁹⁾ (ďalej len „vykonávacie nariadenie“) „zmena existujúcej pomoci bude znamenať každú zmenu, okrem zmien čisto formálneho alebo administratívneho charakteru, ktoré nemôžu ovplyvniť posúdenie zlučiteľnosti opatrenia pomoci so spoločným trhom“.
- (231) V súlade s ustanovenou judikatúrou⁽⁴⁰⁾ by sa nemala každá zmena existujúcej pomoci považovať za zmenu existujúcej pomoci na novú pomoc. V tomto prípade podľa Všeobecného súdu „dôjde k zmene pôvodnej schémy pomoci na novú schému pomoci len vtedy, ak zmena ovplyvní skutočnú podstatu pôvodnej schémy pomoci. K takejto podstatnej zmene nepochybne nedochádza v prípade, keď je nový prvok jasne oddeliteľný od pôvodnej schémy pomoci“.

⁽³⁸⁾ Pozri odôvodnenie 9.

⁽³⁹⁾ Ú. v. EÚ L 140, 30.4.2004, s. 1.

⁽⁴⁰⁾ Rozsudok súdu prvého stupňa z 30. apríla 2002 v spojených veciach T-195/01 a T-207/01 *Gibraltar/Komisia*, Zb. 2002, s. II-2309.

⁽³⁷⁾ Pozri vyššie uvedené odôvodnenia 178 – 198.

- (232) Všeobecný súd tiež vysvetlil, že „(...) to, či sa má pomoc klasifikovať ako nová pomoc alebo ako zmena existujúcej pomoci, sa musí určiť podľa ustanovení, ktoré to vymedzujú“⁽⁴¹⁾. Ak sa príslušné právne ustanovenia nezmenili, čo sa týka charakteru výhody alebo činností príjemcov pomoci, nejde o novú pomoc.
- (233) Preto by sa podľa právneho rámca a vývoja schémy pomoci malo posúdiť, či od pristúpenia Spojeného kráľovstva k EÚ v roku 1973 došlo k podstatným zmenám, ktoré by znamenali novú pomoc. Judikatúra sa vzťahuje na zmeny charakteru výhody, sledovaného cieľa, príjemcu pomoci alebo zdroja financovania.
- (234) Malo by sa tiež posúdiť, či podstatné zmeny sú oddeliteľné od pôvodného opatrenia, alebo či sa neoddeliteľné zmeny týkajú skutočnej podstaty pôvodného právneho rámca, t. j. charakteru výhody alebo zdroja financovania, účelu alebo právneho základu pomoci, príjemcov pomoci alebo rozsahu činností príjemcov pomoci tak, že sa ako celok zmenili na novú pomoc.
- 5.2.2. CALMAC
- 2.5. Spoločnosť CalMac poskytovala služby trajektovej dopravy na západných škótskych ostrovoch dávno pred pristúpením Spojeného kráľovstva k Európskemu spoločenstvu v roku 1973.
- (236) Počiatočným právnym základom pre dotácie bol paragraf 2 ods. 1 zákona o lodnej doprave na pevninu a na ostrovy z roku 1960, ktorý umožnil škótskym ministerstvám⁽⁴²⁾ poskytovať granty/pôžičky osobám, ktoré poskytujú služby verejnej námornej dopravy. Paragraf 2 ods. 3 a paragraf 2 ods. 4 zákona stanovil, že „záväzok“ (ktorý v praxi nadobudol formu podriadených právnych predpisov) sa musí použiť, keď takýto grant/pôžička prekročí 10 000 GBP a že každý takýto záväzok musí schváliť škótsky parlament⁽⁴³⁾.
- (237) Paragraf 45 ods. 1 zákona o doprave (Škótsko) z roku 2005, ktorý vstúpil do platnosti 10. októbra 2005, zrušil tieto ustanovenia zákona z roku 1960, ale paragraf 45 ods. 2 ustanovil, že každý záväzok, ktorý nadobudol účinnosť do 10. októbra 2005, bude platiť aj naďalej. To znamená, že záväzok zo 7. apríla 1995, ktorý zveruje záväzky služieb vo verejnom záujme spoločnosti CalMac, bol naďalej platný aj po nadobudnutí účinnosti zákona z roku 2005.
- (238) Od 1. októbra 2006, keď došlo k reštrukturalizácii skupiny CalMac a bola vytvorená nová právnická osoba
- s cieľom uskutočňovať prepravy na trase Gourock – Dunoon, náhrada za záväzky služieb vo verejnom záujme na tejto trase vychádza z paragrafu 70 ods. 1 zákona o doprave (Škótsko) z roku 2001 zmeneného a doplneného zákonom o doprave v Škótsku z roku 2005.
- (239) Do 1. októbra 1997, keď vstúpila do platnosti zmluva o trajektových prepravách do zátoky Clyde a na Hebridy, boli záväzky služieb vo verejnom záujme špecifikované v každoročných listoch škótskych ministerstiev spoločnosti CalMac (pravidelnosť, frekvencia, kapacity, tarifné sadzby a výška dotácií).
- (240) Od 1. októbra 2007 sú špecifikácie záväzkov služieb vo verejnom záujme súčasťou zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, ktorá sa riadi postupom verejného obstarávania, s výnimkou trasy Gourock – Dunoon.
- (241) Čo sa týka trasy Gourock – Dunoon, od 1. októbra 2007 sa požiadavky na dotácie administratívne určovali na základe schválenia ročných finančných plánov spoločnosti škótskymi ministerstvami a monitorovania požiadaviek súvisiacich so skutočným deficitom v priebehu roka zo strany škótskej vlády.
- (242) Vzhľadom na uvedené skutočnosti je Komisia toho názoru, že účel schémy pomoci zostal od jej začiatku očividne nezmenený. Je to poskytovanie služieb trajektovej dopravy medzi škótskymi ostrovmi.
- (243) Vývoj právneho základu schémy pomoci podstatným spôsobom nezmenil charakter výhody, ktorá sa spoločnosti CalMac poskytovala od roku 1973. Spoločnosť CalMac neustále dostávala deficitné granty, kapitálové granty a pôžičky (na prístaviská, prístavnú infraštruktúru a plavidlá). Zdroj tohto financovania sa tiež nezmenil, lebo finančné prostriedky aj naďalej pochádzali zo štátneho rozpočtu.
- (244) Suma každoročnej náhrady sa pravidelne zvyšovala. Toto zvyšovanie by sa však nemalo považovať za novú pomoc. Ako uviedol Súdny dvor⁽⁴⁴⁾ „(...) vznik novej pomoci alebo zmena existujúcej pomoci sa nemôže posudzovať podľa rozsahu pomoci alebo konkrétne podľa jej výšky z finančného hľadiska v každom okamihu existencie záväzku, pokiaľ sa pomoc poskytuje podľa predošlých zákonných ustanovení, ktoré zostávajú nezmenené“.

⁽⁴¹⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 9. augusta 1994 vo veci C-44/93 *Namur-Les Assurances du Crédit*, Zb. 1994, s. I-3829.

⁽⁴²⁾ Pred decentralizáciou v roku 1999 Škótska kancelária, teda ministerstvo vlády Spojeného kráľovstva.

⁽⁴³⁾ Pred prevedením do parlamentu Spojeného kráľovstva.

⁽⁴⁴⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 41.

- (245) Komisia zastáva stanovisko, že zvyšovanie súm pomoci je dôsledkom zvýšených finančných potrieb poskytovateľa služby vo verejnom záujme pri plnení jeho úlohy poskytovania tejto služby, zatiaľ čo záväzky služieb vo verejnom záujme, finančné dohody a zmeny a doplnenia zákonných ustanovení pre náhradu neboli predmetom podstatných zmien.
- (246) Prijemca opatrenia bol od začiatku platnosti programu pomoci ten istý. Aj keď spoločnosť CalMac prešla v roku 2006 procesom reštrukturalizácie, bola jediným príjemcom pomoci a vždy bola stopercentnou verejnou spoločnosťou. V roku 2006 sa jej plavidlá a pobrežné aktíva oddelili od trajektovej dopravy. To sa nemôže považovať za zmenu príjemcov schémy pomoci, pretože dve samostatné právnické osoby boli aj naďalej jedinými účastníkmi konania vo veci programu náhrady. Právne oddelenie je zmena technického charakteru a nevedie k podstatnej zmene príjemcu pomoci.
- (247) Podobne pridelenie preprav na Hebridy a do zátoky Clyde dvom samostatným právnickým osobám (CalMac Ferries Ltd a Cowal Ferries Ltd, dve dcérske spoločnosti v úplnom vlastníctve spoločnosti David MacBrayne Ltd) sa musí považovať za zmenu technického charakteru, ktorá nevedie k podstatnej zmene príjemcu pomoci.
- (248) Došlo k niektorým úpravám celkových preprav a trás, na ktorých spoločnosť CalMac uskutočňuje prepravy. Boli doplnené niektoré nové prepravy, zatiaľ čo iné boli zrušené. Napríklad jedna z úprav vyplynula z otvorenia nového mosta, kvôli ktorému sa existujúca preprava stala nadbytočnou. Komisia je toho názoru, že ide o technické zmeny určené na prispôbenie ponuky služby vo verejnom záujme potrebám obyvateľstva. Tieto úpravy nezmenili celkový účel schémy pomoci. Záväzky služieb vo verejnom záujme sú definované ako celok a obmedzené technické úpravy prevádzkovaných trás nezmenili výrazne podstatu schémy pomoci.
- (249) Z uvedených dôvodov Komisia počas svojho zisťovania dospela k záveru, že schéma pomoci týkajúca sa CalMac je existujúcou pomocou⁽⁴⁵⁾ a súbežne s konaním vo veci formálneho zisťovania začala postup spolupráce podľa článku 17 procedurálneho nariadenia. O svojom závere informovala členský štát a vyjadrila predbežný názor, že niektoré aspekty schémy pomoci už nie sú zlučiteľné so spoločným trhom. Orgány členského štátu dostali možnosť predložiť svoje pripomienky k tomuto predbežnému názoru.
- (250) Pretože schéma štátnej pomoci v prospech CalMac je existujúcou pomocou, jej zlučiteľnosť sa musí náležite posúdiť výlučne vo vzťahu k súčasnej situácii⁽⁴⁶⁾ a Komisia nemusí posudzovať zlučiteľnosť pomoci, ktorá bola poskytnutá spoločnosti CalMac v minulosti.

5.2.3. NORTHLINK

- (251) Je zrejmé, že platby pre NorthLink 1 podľa zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme na uskutočňovanie preprav po trasách na severné ostrovy v období rokov 2002 – 2006 a podľa MoA predstavujú novú pomoc, lebo spoločnosť NorthLink 1 do roku 2002 nevykonávala na týchto trasách žiadne činnosti služieb vo verejnom záujme.
- (252) Podobne platby pre NorthLink 2 predstavujú novú pomoc nezávisle od toho, či by sa spoločnosti NorthLink 1 a NorthLink 2 mali považovať za samostatných príjemcov pomoci, alebo či by sa spoločnosť NorthLink 2 mala považovať iba za pokračovateľa NorthLink 1.
- (253) Preto všetka pomoc vyplatená od roku 2002 spoločnosti NorthLink 1 a spoločnosti NorthLink 2 sa musí považovať za novú pomoc.
- (254) Z tohto dôvodu sa zlučiteľnosť pomoci so spoločným trhom musí posúdiť za obdobie od roku 2002.

5.3. ZLUČITEĽNOSŤ

5.3.1. UPLATNITEĽNOSŤ ČLÁNKU 86 ODS. 2 ZMLUVY

- (255) Článok 86 ods. 2 zmluvy je právny základ posúdenia pomoci poskytnutej pre CalMac, NorthLink 1 a NorthLink 2.
- (256) Podľa článku 86 ods. 2 zmluvy sa musí posúdiť, či
- trajektové prepravy v Škótsku predstavujú SGEI a či ich orgány Spojeného kráľovstva ako také jasne vymedzili (definícia)⁽⁴⁷⁾,
 - členský štát výslovne poveril spoločnosti CalMac, NorthLink 1 a NorthLink 2 poskytovaním týchto služieb, a či tieto spoločnosti podliehajú dohľadu nad plnením ich úloh (poverenie a dohľad),

⁽⁴⁵⁾ Podobnú argumentáciu pozri v rozhodnutí Komisie z 28. januára 2009 vo veci E 4/2007 France – Différenciation des „redevances par passager“ sur certains aéroports français, najmä jej oddiel 4.

⁽⁴⁶⁾ Rozumie sa tým situácia odo dňa nadobudnutia účinnosti zmluvy s CalMac o poskytovaní služby vo verejnom záujme z roku 2007, s výnimkou trasy Gourock – Dunoon, v prípade ktorej sa súčasná situácia datuje od začiatku poskytovania služby.

⁽⁴⁷⁾ Okrem toho zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme sa musí uzavrieť na nediskriminačnom základe v súlade s nariadením o námornej kabotáži.

— financovanie je úmerné čistým nákladom na poskytovanie služieb vo verejnom záujme s prihliadnutím na iné priame alebo nepriame príjmy odvodené zo služby vo verejnom záujme, a či nevedú k zbytočnému narušeniu hospodárskej súťaže alebo vplyvu na obchodovanie (primeranosť).

5.3.2. POUŽITEĽNOSŤ RÁMCA SGEI ⁽⁴⁸⁾ /ROZHODNUTIE SGEI ⁽⁴⁹⁾

(257) Od nadobudnutia účinnosti rozhodnutia SGEI sa ním od požiadavky oznamovania oslobodzuje štátna náhrada za plnenie SGEI, a to za určitých podmienok. Rámec SGEI od nadobudnutia účinnosti ustanovuje podmienky pre zlučiteľnosť opatrení, ktoré podliehajú požiadavke oznamovania.

(258) Rámec SGEI v bode 3 výslovne vylučuje odvetvie dopravy, a preto nie je v danom prípade použiteľný. Zásady výkladu, ktoré sú v ňom sformulované, však môžu byť užitočné pri posúdení zlučiteľnosti analyzovaných opatrení s ohľadom na všeobecný kontext uplatňovania článku 86 ods. 2 zmluvy. ⁽⁵⁰⁾

(259) Rozhodnutím SGEI sa nevylučuje námorná a letecká doprava. V rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania bola vznesená otázka prípadného uplatňovania rozhodnutia SGEI a Komisia vyjadrila predbežné stanovisko, že v danom prípade sa nejaví ako uplatniteľné.

(260) Sú dve výnimky z požiadavky na oznamovanie v článku 2 rozhodnutia SGEI, ktoré by mohli byť v danom prípade relevantné:

„a) náhrada za služby vo verejnom záujme udelená podnikom s priemerným ročným obrátom zo všetkých činností pred zdanením vo výške menej ako 100 miliónov EUR v priebehu dvoch finančných rokov predchádzajúcich roku, v ktorom bola služba všeobecného hospodárskeho záujmu pridelená, ktoré prijímajú ročnú náhradu za príslušnú službu v hodnote nižšej ako 30 miliónov EUR“;

„c) náhrada za služby vo verejnom záujme za spojenia leteckej alebo námornej dopravy na ostrovy, na ktorých priemerný ročný objem prepravy v priebehu dvoch finančných rokov, ktoré predchádzajú roku, v ktorom bola služba všeobecného hospodárskeho záujmu pridelená, nepresahuje 300 000 cestujúcich“.

⁽⁴⁸⁾ Rámec Spoločenstva pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme (Ú. v. EÚ C 297, 29.11.2005, s. 4).

⁽⁴⁹⁾ Pozri odôvodnenie 119.

⁽⁵⁰⁾ V tejto súvislosti sa pravidlá štátnej pomoci v odvetví leteckej dopravy už výslovne odvolávajú na zásady rámca SGEI [pozri bod 67 a poznámku pod čiarou č. 2 oznámenia Komisie z 9. decembra 2005 Usmernenia Spoločenstva týkajúce sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk (Ú. v. EÚ C 312, 9.12.2005, s. 1)].

(261) V rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania bola vznesená otázka, ktorý subjekt by mal prichádzať do úvahy pre uplatňovanie podmienky uvedenej pod písmenom a) (CalMac, NorthLink 1 a NorthLink 2 samostatne alebo spolu).

(262) Komisia konštatuje, že CalMac, ako aj NorthLink 2 dostávajú v súčasnej dobe viac ako 30 miliónov EUR každý rok ako náhradu za prepravu na príslušných námorných trasách ⁽⁵¹⁾. Podmienka v písmene a) preto nie je splnená.

(263) Pokiaľ ide o NorthLink 2, najnovšie dostupné údaje vykazujú v rokoch 2004/2005 prepravu 301 000 cestujúcich na dvoch prevádzkovaných trasách. Čísla za CalMac sú oveľa vyššie. Preto ani podmienka v písmene c) nie je splnená.

(264) Na záver Komisia potvrdzuje svoje predbežné posúdenie, že rozhodnutie SGEI nie je v danom prípade použiteľné.

5.3.3. EXISTUJÚCA POMOC POSKYTNUTÁ SPOLOČNOSTI CALMAC

5.3.3.1. Definícia

a) Hebridy a zátoka Clyde (s výnimkou trasy Gourock – Dunoon)

(265) Ako už bolo uvedené (pozri oddiel 5.2), na posúdenie zlučiteľnosti pomoci poskytnutej spoločnosti CalMac je dôležitá len súčasná situácia, keďže ide o existujúcu pomoc. Posúdiť sa teda musia iba ustanovenia zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme z roku 2007, a to pre všetky trasy okrem trasy Gourock – Dunoon, ktorá je z tejto zmluvy vylúčená. V súlade s postupom spolupráce podľa článku 88 ods. 1 zmluvy Komisia dostala od Spojeného kráľovstva všetky informácie potrebné na preskúmanie existujúcej schémy pomoci.

(266) Už uvedené posúdenie uskutočnené vo vzťahu k plneniu kritéria Altmark 1 je platné aj v tomto prípade. Zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme z roku 2007, ktorá sa riadila otvoreným a transparentným postupom verejného obstarávania, je v súlade s článkom 4 nariadenia o námornej kobotáži ustanovujúcim špecifikácie, ktoré by mali byť súčasťou definície, a to: prístavy, ktoré sa majú obsluhovať, pravidelnosť, neprerušiteľnosť, frekvencia, kapacita na poskytovanie služby, sadzby, ktoré sa majú účtovať a počet členov lodných posádok.

⁽⁵¹⁾ Náhrada zaplatená spoločnostiam CalMac a NorthLink 2 za finančné obdobie 2007/2008 bola vo výške 45,3 milióna GBP resp. 30 miliónov GBP (pozri tabuľky 1 a 4).

(267) Zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme ustanovuje, že záväzky uložené prevádzkovateľovi mu nesmú brániť vo využívaní plavidiel na akékoľvek iné účely za predpokladu, že záväzok poskytovať SGEI sa plnil a ďalej sa plní. Prevádzkovateľovi to prakticky umožňuje prepravovať napríklad úžitkové vozidlá, čo je činnosť prekračujúca rámec jeho úloh poskytovania služby vo verejnom záujme. Táto podmienka nie je v žiadnom prípade zjavnou chybou v definícii služieb SGEI pridelených spoločnosti CalMac, lebo sa vzťahuje na činnosti prekračujúce rámec definície činností SGEI, ktoré môže CalMac vykonávať za obchodných podmienok (bez štátnej dotácie).

b) Gourock – Dunoon

- (268) Keďže trasa Gourock – Dunoon bola vylúčená zo zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme z roku 2007, právnym základom pre náhradu týkajúcu sa tejto trasy je aj naďalej zákon o lodnej doprave na pevninu a na ostrovy z roku 1960 zmenený a doplnený paragrafom 70 zákona o doprave (Škótsko) z roku 2001 a paragrafom 45 zákona o doprave (Škótsko) z roku 2005.
- (269) Záväzky služieb vo verejnom záujme pre túto trasu a príslušná náhrada sú určené len na prepravu cestujúcich, pričom úžitkové vozidlá sú vylúčené. Spoločnosť CalMac však môže poskytovať dopravné služby pre úžitkové vozidlá za čisto obchodných podmienok.
- (270) Definícia záväzkov služieb vo verejnom záujme nie je v súlade s článkom 4 nariadenia o námornej kobotáži. Základné charakteristiky služieb vo verejnom záujme, napríklad prístavy, ktoré sa majú obsluhovať, pravidelnosť, nepretržitosť, frekvencia, kapacita na poskytovanie služby, sadzby, ktoré sa majú účtovať a počet členov lodných posádok nie sú vôbec v právnom akte oficiálne vymedzené.
- (271) Zainteresované strany namietali, že definícia záväzkov služieb vo verejnom záujme na trase Gourock – Dunoon je s odvolaním sa na konkurenčnú službu zjavnou chybou. A naozaj, existuje ďalšia spoločnosť – Western Ferries – poskytujúca dopravné služby (preprava cestujúcich, vozidiel a nákladu) na podobnej trase, ktorá zhruba zaisťuje prepravu do tých istých lokalít, aj keď jej východiskové miesta a miesta určenia sú rozdielne. Spoločnosť McGill's Buses (miestny autobusový dopravca) zaviedla z centra mesta Dunoon spojenie autobusovou dopravou, ktorou sa prepravujú peší cestujúci priamo na trajekty spoločnosti Western Ferries, a potom ich vysadzujú v centre mesta Glasgow cez Gourock.
- (272) Spojené kráľovstvo predložilo dôveryhodné informácie o adekvátnosti SGEI pre osobnú dopravu na tejto trase. Uznáva síce, že McGill's buses a Western Ferries zaisťujú „priame“ prepravy pre peších cestujúcich vo veľmi obmedzenom počte plavieb, ich charakteristika z hľadiska frekvencie, vhodnosti, cestovnej doby, dopravného spojenia, spoľahlivosti a dostupnosti pre cestujúcich však svedčia o tom, že nemôžu nahradiť prepravy uskutočňované spoločnosťou CalMac. Štátna pomoc pre osobnú dopravu medzi centrami miest je teda z hospodárskeho a sociálneho hľadiska náležite odôvodnená.
- (273) Prepravy CalMac sú realizované častejšie – 18 spiatocných ciest týždenne v pracovných dňoch v porovnaní s 8 spiatocnými cestami (väčšinou v čase dopravnej špičky) ponúkané spoločnosťou McGill's buses, ktorá neuskutočňuje prepravy v nedeľu. Celkové trvanie cesty je pri spoločnosti CalMac kratšie, a to najmä v dopravných špičkách, (prepravy McGill trvajú niekedy až o 50 % dlhšie). Prepravy CalMac sú tiež dobre napojené na železničné spojenie do Glasgowu na rozdiel od grafikonu Western Ferries. Prepravy CalMac sú tiež menej náchylné na meškania a poruchy ako konkurenčná doprava spôsobom autobus – trajekt – autobus (napr. spoľahlivosť a čas cestovania konkurenčnou dopravou môžu ovplyvniť napr. mechanické poruchy autobusov alebo meškania spôsobené dopravnou zápchou alebo prácami na cestách).
- (274) Spoločnosť Western Ferries sama uznáva, že „budúcnosť akýchkoľvek dotovaných preprav do Dunoonu môže spočívať len v pokračovaní záväzkov verejnej služby týkajúcich sa iba osobnej dopravy zaisťovanej len osobnou loďou/loďami“. Spoločnosť Western Ferries sa v súčasnej dobe podieľa na 68 % osobných preprav, zatiaľ čo jej obchodné prepravy a prepravy vozidiel tvoria 86 – 88 %. To ukazuje, že CalMac hrá dôležitú úlohu v osobnej doprave a menšiu úlohu v obchodných prepravách a prepravách vozidiel.
- (275) Úloha Komisie sa podľa článku 86 ods. 2 zmluvy musí obmedziť na kontrolu zjavných chýb v definícii SGEI. Aj keď sa na tej istej trase uskutočňuje iná konkurenčná preprava v osobnej doprave, nemôže nahradiť prepravy CalMac, ktorých charakteristické znaky nedávajú právo vyvodzovať, že v definícii záväzkov služieb vo verejnom záujme je zjavná chyba.
- (276) Jednou z otázok, ktoré vznesla spoločnosť Western Ferries je to, že CalMac môže na tejto trase prevádzkovať kombinované lode na prepravu vozidiel a cestujúcich, aj keď záväzky služieb vo verejnom záujme sa vzťahujú len na osobnú dopravu. Western Ferries tvrdí, že to vedie ku krížovej dotácii a nekalej konkurencii, a preto by sa záväzky služieb vo verejnom záujme mali plniť len s použitím osobných lodí.
- (277) Podľa článku 86 ods. 2 zmluvy sa toto nemôže považovať za zjavnú chybu v definícii SGEI. Prevádzkovatelia, ktorým boli zverené záväzky služieb vo verejnom záujme, môžu vykonávať aj nedotované obchodné činnosti. Ak vykonávajú obchodné činnosti, musia spĺňať určité požiadavky, napr. vedenie oddeleného účtovníctva, primerané rozdelenie spoločných nákladov a neposkytovanie krížovej dotácie medzi obidvoma druhmi činností.

(278) Za predpokladu, že v danom prípade sú tieto požiadavky splnené, Komisia nemôže nariadiť, aby sa služby SGEI poskytovali len s osobnými loďami. Nemožno poprieť, že v tomto prípade sú obchodné činnosti a činnosti služieb vo verejnom záujme veľmi úzko prepojené – tie isté plavidlá poskytujú služby vo verejnom záujme a súčasne aj obchodné služby – a spoločne sa podieľajú na väčšine nákladov. Z toho vyplýva, že sa musí venovať osobitná pozornosť oddeleniu účtovníctva a systému rozdelenia nákladov⁽⁵²⁾. To však nemá za následok zjavnú chybu v definícii služby vo verejnom záujme.

(279) Z toho možno vyvodiť záver, že definícia záväzkov služieb vo verejnom záujme nie je v súlade s článkom 4 nariadenia o námornej kabotáži. Základné charakteristiky služby vo verejnom záujme, napríklad prístavy, ktoré sa majú obsluhovať, pravidelnosť, nepretržitosť, frekvencia, kapacita na poskytovanie služby, sadzby, ktoré sa majú účtovať a počet členov lodných posádok nie sú vôbec v právnom akte oficiálne vymedzené. Preto súčasná definícia SGEI pre prepravy na trase Gourock – Dunoon je zjavnou chybou.

(280) V zásade však možno v budúcnosti oprávnené definovať SGEI pre osobnú dopravu na tejto trase vrátane možnosti poskytovateľa vykonávať obchodné činnosti za pomoci kombinovaných lodí na prepravu cestujúcich/vozidiel. To by *ako také* nepredstavovalo zjavnú chybu, pokiaľ charakteristiky služieb sú presne definované v právnom akte.

(281) Ako už bolo uvedené, Spojené kráľovstvo informovalo Komisiu, že v rámci plnenia príslušného opatrenia vyhlási novú, otvorenú, transparentnú a nediskriminačnú verejnú súťaž na zmluvu o poskytovaní služby vo verejnom záujme len v osobnej doprave na tejto trase.

(282) Je preto na Spojenom kráľovstve, aby zaistilo, že táto verejná súťaž bude obsahovať príslušnú definíciu záväzkov služieb vo verejnom záujme, ktorá je zlučiteľná s článkom 86 ods. 2 zmluvy. Komisia bude sledovať, či sa správne plní príslušné opatrenie prijaté Spojeným kráľovstvom.

5.3.3.2. Poverenie

a) Hebridy a zátoka Clyde (s výnimkou trasy Gourock – Dunoon)

(283) Zdá sa, že je zrejmé, že spoločnosť CalMac bola výslovne poverená poskytovaním predmetnej služby vo verejnom záujme. Zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme z roku 2007 obsahuje presné údaje o službách, ktoré CalMac musí poskytovať a o tom, ako sa môže zmeniť rozsah pôsobnosti poskytovania verejnej služby.

(284) Zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme obsahuje tiež jasné ustanovenia o kontrole plnenia služby vo

verejnom záujme, podľa ktorých musí CalMac vláde predkladať pravidelné podrobné informácie o preprave na trasách. Napríklad sú stanovené ukazovatele výkonnosti, ktoré sa pravidelne hodnotia. Ak sa výkonnosť normy neplnia, môže sa grant primeraným spôsobom znížiť.

b) Gourock – Dunoon

(285) V prípade trasy Gourock – Dunoon sa Komisia domnieva, že spoločnosť CalMac nebola náležite poverená uskutočňovaním prepravy na tejto trase. Skutočne okrem toho, že služby SGEI nie sú v súčasnej dobe náležite definované, neexistujú ani jasné právne ustanovenia určujúce podmienky, za ktorých CalMac musí tieto služby SGEI poskytovať. Nie sú tiež jasné ustanovenia pre výpočet náhrady alebo ukazovatele výkonnosti, ktoré by napríklad ovplyvnili výšku každoročného grantu. Zverenie tejto trasy spoločnosti CalMac preto nie je v súčasnej dobe dostatočne jasné a úplné.

(286) Je na orgánoch Spojeného kráľovstva, aby zaistili, že v súvislosti s novou verejnou súťažou na zmluvu o poskytovaní služby vo verejnom záujme len pre osobnú dopravu na tejto trase budú záväzky služieb vo verejnom záujme úspešnému uchádzačovi jasne zverené.

5.3.3.3. Proporcionalita

a) Hebridy a zátoka Clyde (s výnimkou trasy Gourock – Dunoon)

(287) Keďže štátna pomoc poskytovaná doteraz spoločnosti CalMac sa považuje za existujúcu pomoc, Komisia nemusí posudzovať, či v minulosti došlo k nadmernej náhrade za záväzky služieb vo verejnom záujme CalMac. Z tohto dôvodu sa posudzovanie musí zamerať do budúcnosti. Je nutné výhradne posúdiť, či ustanovenia zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme z roku 2007 dávajú dostatočné záruky, že sa zamedzí nadmernej náhrade a prípadnému správaniu CalMac v rozpore s pravidlami hospodárskej súťaže.

(288) Ako bolo uvedené skôr⁽⁵³⁾, verejná súťaž bola vykonaná otvoreným a transparentným spôsobom.

(289) Ustanovenia zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme sú vhodné na to, aby zabránili nadmernej náhrade za plnenie záväzkov služieb vo verejnom záujme. Náhrada je obmedzená na prevádzkové náklady s odpočítaním prevádzkových príjmov (vrátane primeraného zisku). Náklady, ktoré prichádzajú do úvahy pre náhradu, sú v zmluve o poskytovaní služby vo verejnom záujme tiež jasne definované.

⁽⁵²⁾ V tejto súvislosti pozri tiež odôvodnenia 295 až 298 tohto rozhodnutia.

⁽⁵³⁾ Pozri odôvodnenia 178 – 179, v ktorých sa posudzuje splnenie kritéria Altmark 4. Aj keď táto podmienka nie je splnená, verejná súťaž sa považuje za dostatočne otvorenú a transparentnú v súlade s kritériami ustanovenými v nariadení o námornej kabotáži.

- (290) Existuje mechanizmus vrátenia pridelených finančných prostriedkov, za pomoci ktorého sa veľká časť akejkolvek prípadnej nadmernej náhrady vráti škótskym orgánom. Nevracia sa len malá suma. Napríklad ak nadmerná náhrada dosiahne 1 milión GBP, CalMac si ponechá iba 275 000 GBP. Ak nadmerná náhrada dosiahne 10 miliónov GBP, CalMac si ponechá len 725 000 GBP. Tento systém je určený na vytvorenie stimulu pre spoločnosť CalMac, aby znižovala náklady a zvyšovala efektívnosť. Tieto sumy sú veľmi obmedzené a sú v súlade s definíciou „primeraného zisku“ ustanovenou v rámci SGEI (v jeho bode 18) ⁽⁵⁴⁾. Aj keď sa rámec SGEI na daný prípad nevzťahuje, Komisia je toho názoru, že sumy prípadnej nadmernej náhrady, ktoré si môže CalMac ponechať, sú veľmi obmedzené a úmerné sumám náhrady.
- (291) Okrem toho zisková marža predpokladaná v zmluve o poskytovaní služby vo verejnom záujme vyplýva z konkurenčného ponukového konania a tým je zaistené, že táto marža bude stanovená v primeranej výške.
- (292) V zmluve o poskytovaní služby vo verejnom záujme je tiež ustanovenie, ktoré zaručuje, že ak poskytovateľ služby vo verejnom záujme dostane ďalšiu štátnu pomoc z iných zdrojov, výška grantu podľa podmienok zmluvy sa úmerne zníži.
- (293) Možno urobiť záver, že zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme obsahuje dostatočné záruky proti nadmernej náhrade za plnenie záväzkov služieb vo verejnom záujme.
- (294) Komisia s prihliadnutím na sťažnosti, ktoré v tomto ohľade dostala, posudzovala okrem otázky nadmernej náhrady aj to, či zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme obsahuje dostatočné záruky na zamedzenie správaniu CalMac v rozpore s pravidlami hospodárskej súťaže, ktoré by mohlo spôsobiť neprípustné narušenie hospodárskej súťaže. Došlo by k nemu, ak by spoločnosť CalMac mala napríklad možnosť dôsledne ponúkať nižšie ceny ako konkurenti a tým odstrániť konkurentov z trhu.
- (295) V tejto súvislosti treba zdôrazniť, že v súčasnej dobe neexistuje na tejto trase vôbec žiadna konkurencia. Zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme určuje tiež prísne podmienky pre stanovenie cien cestovných lístkov. Zahŕňa cenový sadzobník na obdobie rokov 2007/2008 a ukladá povinnosť uskutočniť konzultácie so škótskymi orgánmi v prípade, že sa ceny revidujú. Spoločnosť CalMac by porušila ustanovenia zmluvy o poskytovaní verejnej služby najmä v prípade, ak by jednostranne a bezdôvodne znížila ceny s cieľom odstrániť existujúcich konkurentov z trhu, alebo zabrániť
- vstupu prípadných konkurentov na trh. CalMac si navyše nemôže robiť nárok na žiadnu ďalšiu náhradu za akékoľvek zníženie príjmov vyplývajúce zo zliav alebo zníženia cien stanovených v uverejnených sadzobníkoch. Tým sa tiež zabráni prípadnému správaniu v rozpore s pravidlami hospodárskej súťaže vo vzťahu k cenám.
- (296) K ďalšiemu prípadnému narušeniu trhu by došlo, ak by poskytovateľ služby vo verejnom záujme mohol jednostranne podstatne zmeniť alebo zvýšiť ponuku služieb vo verejnom záujme, napríklad doplnením nových trás alebo značným zvýšením početnosti prepráv. Ak by spoločnosť CalMac automaticky mala právo na ďalšiu náhradu za tieto doplnené služby, mohlo by to spôsobiť neprípustné narušenie hospodárskej súťaže prekračujúce rámec toho, čo možno dôvodne akceptovať ako náhradu za plnenie záväzkov služieb vo verejnom záujme.
- (297) Zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme výslovne ustanovuje predbežné konzultácie so škótskymi ministerstvami a ich súhlas pred uskutočnením akýchkoľvek väčších zmien v uverejnených grafikonoch a frekvenciách alebo v dohodnutých službách.
- (298) V zmluve o poskytovaní služby vo verejnom záujme sú tiež osobitné ustanovenia, ktoré poskytovateľovi služby vo verejnom záujme zakazujú krížové dotácie medzi činnosťami služieb vo verejnom záujme a činnosťami, ktoré nepatria medzi služby vo verejnom záujme a vyžaduje, aby sa všetky transakcie medzi spoločnosťou CalMac a jej dcérskymi spoločnosťami vykonávali za bežných podmienok.
- (299) Takmer všetky činnosti CalMac spadajú do pôsobnosti zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme. Aby sa však zaistila transparentnosť, musí sa viesť oddelené účtovníctvo činností v rámci služieb vo verejnom záujme a činností v rámci služieb, ktoré nepatria medzi služby vo verejnom záujme, alebo obchodných činností v súlade s ustanoveniami smernice o transparentnosti ⁽⁵⁵⁾.
- (300) Podľa podmienok zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme musí CalMac každý rok podávať správy o skutočných nákladoch vzniknutých v súvislosti s plnením úloh služieb vo verejnom záujme. V tomto „výkaze skutočných výkonov“ sú náklady na služby vo verejnom záujme oddelené od ostatných činností CalMac. Je preto zaistené, že výška verejných finančných prostriedkov pridelených spoločnosti CalMac a ich využívanie sú jasne oddelené od ostatných činností CalMac. Zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme výslovne ustanovuje nutnosť viesť jasné, oddelené a transparentné účtovné systémy na financovanie a vykonávanie činností služieb vo verejnom záujme.

⁽⁵⁴⁾ Na porovnanie, keď nadmerná náhrada dosiahne 10 miliónov GBP (čo je veľmi nepravdepodobný a bezprecedentný scenár), spoločnosť CalMac by si ponechala 725 000 GBP, čo by predstavovalo len okolo 1,7 % ročnej náhrady, ktorá bola spoločnosti CalMac zaplatená v období 2007/2008, a oveľa menší podiel z celkových príjmov.

⁽⁵⁵⁾ Smernica Komisie 2006/111/ES zo 16. novembra 2006 o transparentnosti finančných vzťahov členských štátov a verejných podnikov a finančnej transparentnosti v niektorých podnikoch (Ú. v. EÚ L 318, 17.11.2006, s. 17).

- (301) Aby sa zaistilo, že náklady vzniknuté v súvislosti s činnosťami služieb vo verejnom záujme sa jasne oddelia od nákladov vzniknutých v súvislosti s inými činnosťami, je tiež nutné zaviesť príslušný systém rozdelenia nákladov, ktoré sú spoločné pre obidva druhy činností.
- (302) Zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme obsahuje podrobné údaje o všetkých nákladoch, za ktoré je možné vyplatiť náhradu. Okrem deficitných grantov určených na pokrytie všetkých prevádzkových nákladov spojených s činnosťou služby vo verejnom záujme (napr. náklady na prenájom plavidiel CMAL, náklady na námornícky personál, pohonné hmoty, prístavné dopravné poplatky, predaj cestovných lístkov, poistenie atď.) sa ráta s príplatkami za nepredvídané zvýšenie cien pohonných hmôt a za kapitálové výdavky (napr. získanie aktív na vykonávanie činností služieb vo verejnom záujme, práce v prístavoch na rovnaký účel a pod.). Všetky náklady, na ktoré sa vzťahuje deficitný grant, sú presne kvantifikované v základnom scenári a podmienky uplatnenia a určenia prípadných príplatkov týkajúcich sa pohonných hmôt a kapitálových výdavkov sú presne vymedzené v zmluve o poskytovaní služby vo verejnom záujme.
- (303) Zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme je preto dostatočne jasná, čo sa týka rozdelenia nákladov medzi činnosťami služieb vo verejnom záujme a činnosťami služieb, ktoré nepatria medzi služby vo verejnom záujme.
- (304) Podľa obvyklej praxe týkajúcej sa existujúcich schém pomoci bude Komisia naďalej sledovať činnosti CalMac, a to najmä riadne rozdelenie nákladov, zamedzenie krížovým dotáciám a úplnú transparentnosť oddelenia účtovníctva.
- (305) Komisia berie v tejto súvislosti s uspokojením na vedomie, že orgány Spojeného kráľovstva hodľajú uskutočniť verejné konzultácie so zainteresovanými stranami vždy, keď sa zavedú podstatné zmeny v záväzkoch verejnej služby CalMac pre trasy na Hebridy a do zátoky Clyde. Od spoločnosti CalMac budú tiež požadovať, aby počínajúc finančným rokom 2009 – 2010 viedla osobitné auditom preverené výkazy ziskov a strát oddelene pre činnosti služby vo verejnom záujme a pre obchodné činnosti a hodľajú tieto požiadavky zahrnúť do všetkých budúcich zmlúv o poskytovaní verejnej služby v trajektových prepravách na Hebridy a do zátoky Clyde.
- b) Gourock – Dunoon**
- (306) Western Ferries tvrdí, že výlučne osobnou prepravou zaškoľovanou výlučne osobnými loďami by sa ušporili peniaze daňovníkov, lebo by sa znížila výška každoročnej dotácie pre CalMac. V článku 86 ods. 2 zmluvy sa však od členského štátu nevyžaduje, aby si vybral spôsob poskytovania služby vo verejnom záujme, ktorý je najefektívnejší z hľadiska nákladov.
- (307) V prípade trasy Gourock – Dunoon neexistujú jasné ustanovenia na zamedzenie nadmernej náhrady, žiadne výslovné záruky proti správaniu v rozpore s pravidlami hospodárskej súťaže alebo proti krížovej dotácii a žiadna oficiálna požiadavka na oddelenie účtovníctva alebo ustanovenia o rozdelení nákladov.
- (308) Preto pokiaľ ide o trasu Gourock – Dunoon, neexistujú dostatočné záruky, že pomoc je úmerná záväzkom služby vo verejnom záujme spoločnosti CalMac, a z tohto dôvodu sú potrebné príslušné opatrenia, aby bola pomoc v budúcnosti zlučiteľná so spoločným trhom.
- (309) Ako príslušné opatrenie prijali orgány Spojeného kráľovstva vyhlásenie postupu verejného obstarávania. V súvislosti s existujúcou schémou pomoci pre túto trasu Komisia vyvodzuje, že orgány Spojeného kráľovstva pri vyhlásení postupu verejného obstarávania musia zaistiť, aby táto verejná súťaž na zmluvu o poskytovaní služby vo verejnom záujme len pre osobnú dopravu na trase Gourock – Dunoon obsahovala jasné ustanovenia na zamedzenie nadmernej náhrady a výslovné záruky proti správaniu v rozpore s pravidlami hospodárskej súťaže a proti krížovej dotácii, ako aj vrátane povinnosti verejne konzultovať so zainteresovanými stranami podstatné zmeny v poslaní verejnej služby. Vyžaduje sa tiež oficiálna požiadavka na oddelenie účtovníctva a príslušné ustanovenia pre rozdelenie nákladov.
- (310) Komisia v tejto súvislosti berie tiež s uspokojením na vedomie, že orgány Spojeného kráľovstva hodľajú uskutočniť verejné konzultácie so zainteresovanými stranami vždy, keď sa zavedú podstatné zmeny v záväzkoch verejnej služby spoločnosti CalMac pre trasu Gourock – Dunoon. Od spoločnosti CalMac budú tiež požadovať, aby počínajúc finančným rokom 2009 – 2010 viedla osobitné auditom overené výkazy ziskov a strát oddelene pre činnosti služby vo verejnom záujme a pre obchodné činnosti a hodľajú tieto požiadavky zahrnúť do všetkých budúcich zmlúv o poskytovaní verejných služieb v trajektových prepravách na trase Gourock – Dunoon.
- 5.3.3.4. Záver týkajúci sa existujúcej pomoci**
- a) Hebridy a zátoka Clyde (s výnimkou trasy Gourock – Dunoon)**
- (311) Služby SGEI na prevádzkovanie trás do zátoky Clyde a na Hebridy, s výnimkou trasy Gourock – Dunoon, sú dobre vymedzené a boli riadne zverené spoločnosti CalMac. Existujú dostatočné záruky, aby sa zaistilo, že náhrada poskytnutá spoločnosti CalMac je úmerná jej záväzkom služby vo verejnom záujme. Štátna pomoc poskytnutá spoločnosti CalMac za prevádzkovanie týchto trás je teda zlučiteľná s článkom 86 ods. 2 Zmluvy o ES.
- b) Gourock – Dunoon**
- (312) Verejná služba v zaškoľovaní preprav na tejto trase nie je dostatočne definovaná a nebola dostatočne presne a transparentne zverená spoločnosti. Nie sú dostatočné záruky, aby sa zaistilo, že náhrada poskytnutá spoločnosti CalMac je úmerná jej záväzkom služby vo verejnom záujme. Štátna pomoc poskytnutá spoločnosti CalMac za prevádzkovanie trasy Gourock – Dunoon teda nie je zlučiteľná s článkom 86 ods. 2 zmluvy.

- (313) Komisia berie na vedomie, že orgány Spojeného kráľovstva na základe postupu spolupráce predpokladaného pre existujúce schémy pomoci akceptovali ako príslušné opatrenie vyhlásenie novej, otvorenej, transparentnej a nediskriminačnej verejnej súťaže na zmluvu o poskytovaní služby vo verejnom záujme len v osobnej doprave na tejto trase, a to v súlade s už uvedenými podmienkami. Podľa článku 19 procedurálneho nariadenia sa členský štát na základe svojho súhlasu zaväzuje, že vykoná príslušné opatrenie.
- (314) Aby sa zaistila zlučiteľnosť služby vo verejnom záujme na tejto trase s článkom 86 ods. 2 Zmluvy o ES, musí sa opatrenie vykonať podľa týchto požiadaviek: verejná súťaž a následná zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme sa musia oznámiť v primeranej lehote; musia obsahovať jasnú a presnú definíciu záväzkov služieb vo verejnom záujme; musia zaistiť úplné a podrobné poverenie poskytovateľa verejnej služby; musia obsahovať príslušné záruky na zamedzenie nadmernej náhrady, krížovej dotácii a správaniu v rozpore s pravidlami hospodárskej súťaže (vrátane povinnosti verejne konzultovať so zainteresovanými stranami podstatné zmeny v poslaní verejnej služby) a musia obsahovať jasné ustanovenia o rozdelení nákladov a o oddelení účtovníctva.
- (315) Z vyššie uvedených dôvodov je v súlade s článkom 18 procedurálneho nariadenia potrebné dospieť k záveru, že existujúca pomoc pre túto trasu už nie je zlučiteľná so spoločným trhom. Podľa článku 18 procedurálneho nariadenia by sa príslušnými uvedenými opatreniami a ich správnym vykonaním mala zaistiť budúca zlučiteľnosť pomoci s právnymi predpismi Spoločenstva.
- (316) Listom z 15. mája 2009 sa orgány Spojeného kráľovstva zaviazali, že do konca roka 2009 začnú postupy potrebné na otvorenie verejnej súťaže na túto trasu, čím príjmu príslušné navrhované opatrenia. Následná zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme by mala začať platiť ešte pred koncom júna 2011.
- (317) Komisia v tejto súvislosti berie na vedomie, že orgány Spojeného kráľovstva hodlajú uskutočniť verejné konzultácie so zainteresovanými stranami vždy, keď sa zavedú podstatné zmeny v záväzkoch verejnej služby CalMac pre trasu Gourock – Dunoon. Od spoločnosti CalMac budú tiež požadovať, aby počínajúc finančným rokom 2009 – 2010 viedla osobitné auditom overené výkazy ziskov a strát oddelene pre činnosti služby vo verejnom záujme a pre obchodné činnosti a hodlajú tieto požiadavky zahrnúť do všetkých budúcich zmlúv o poskytovaní verejnej služby v trajektových prepravách na trase Gourock – Dunoon.
- (318) Vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti a v súlade s článkom 19 procedurálneho nariadenia Komisia vzala na vedomie súhlas orgánov Spojeného kráľovstva s príslušnými opatreniami a je toho názoru, že s výhradou správneho vykonania príslušných už uvedených opatrení bude schéma pomoci v súlade s článkom 86 ods. 2 zmluvy. Zlučiteľnosť programu pomoci so Zmluvou o ES teda podlieha overeniu Komisie, či členský štát správne a riadne vykoná príslušné opatrenia prijaté orgánmi Spojeného kráľovstva.
- (319) Komisia bude dôkladne monitorovať vykonávanie príslušných uvedených opatrení a žiada orgány Spojeného kráľovstva, aby ju pravidelne informovali o všetkých krokoch prijatých v procese implementácie.
- (320) Komisia si ponecháva právo priebežne posudzovať existujúcu schému pomoci podľa článku 88 ods. 1 Zmluvy o ES a navrhnúť ďalšie príslušné opatrenia, ktoré si vyžiada postupný vývoj alebo fungovanie spoločného trhu.

5.3.4. NORTHLINK

5.3.4.1. Definícia

a) NorthLink 1 (2002 – 2006)

- (321) Ako už bolo uvedené (pozri oddiel 5.2.3), pomoc poskytnutá pre NorthLink 1 a NorthLink 2 predstavuje novú pomoc. Preto Komisia okrem posúdenia súčasnej situácie musí posúdiť aj zlučiteľnosť opatrenia od podpisu prvej zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme so spoločnosťou NorthLink 1.
- (322) Príslušné ustanovenia pre posúdenie, či úlohy služieb vo verejnom záujme NorthLink 1 boli náležite definované, sú obsiahnuté v článku 4 nariadenia o námornej kabotáži ustanovujúcom špecifikácie, ktoré by mali byť súčasťou definície, a to: prístavy, ktoré sa majú obsluhovať, pravidelnosť, nepretržitosť, frekvencia, kapacita na poskytovanie služby, sadzby, ktoré sa majú účtovať a počet členov lodných posádok.
- (323) Je celkom jasné, že zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme, ktorá sa vzťahuje na obdobie rokov 2002 – 2006, spĺňa toto kritérium, lebo podrobne definuje všetky tieto parametre. Vo výzve na predloženie ponuky sa špecifikovali najmä konfigurácia trasy a minimálny počet plavieb, požiadavka na kapacitu pre prepravu nákladu (aj keď nie je predmetom dotácie) a hospodárskych zvierat, minimálne požiadavky na kapacitu (najmenej taká, akú už poskytuje P&O Ferries) a počiatočné tarify, ktoré by nemali výrazne prekročiť tarify účtované spoločnosťou P&O Ferries.

(324) Zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme mala tiež primeranú dobu platnosti – menej ako šesť rokov – čo je v súlade s výkladom Komisie týkajúcim sa nariadenia o námornej kabotáži.

(325) MoA, ktorá bola podpísaná v roku 2004 v nadväznosti na finančné ťažkosti spoločnosti NorthLink 1 v roku 2003, v zásade zaistila ďalšie deficitné financovanie a podstatne nezmenila definíciu už existujúcich záväzkov služieb vo verejnom záujme.

b) NorthLink 2 (2006 – 2012)

(326) Ako už bolo uvedené v rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania, Komisia sa domnieva, že úlohy služieb vo verejnom záujme zverené spoločnosti NorthLink 2 zodpovedajú legitímnym činnostiam SGEL.

(327) Je zrejmé, že podobne ako predchádzajúca zmluva s NorthLink 1 o poskytovaní služby vo verejnom záujme, aj druhá zmluva s NorthLink 2 o poskytovaní služby vo verejnom záujme jasne definuje všetky parametre pre záväzky služieb vo verejnom záujme v súlade s článkom 4 nariadenia o námornej kabotáži. Vo výzve na predloženie ponuky sa špecifikovali najmä konfigurácia trasy a minimálny počet plavieb, požiadavka na kapacitu pre prepravu nákladu systémom ro-ro (v súčasnej dobe tiež prichádza do úvahy pre dotáciu) a hospodárskych zvierat, minimálne požiadavky na kapacitu (najmenej taká, akú už poskytuje NorthLink 1) a počiatkové tarify, ktoré by nemali výrazne prekročiť tarify účtované spoločnosťou NorthLink 1.

(328) Podobne ako predchádzajúca zmluva s NorthLink 1, aj táto zmluva má primeranú dobu platnosti – šesť rokov – čo je v súlade s výkladom Komisie týkajúcim sa nariadenia o námornej kabotáži.

5.3.4.2. Poverenie

a) NorthLink 1 (2002 – 2006)

(329) Je jasné, že spoločnosť NorthLink 1 bola výslovne poverená poskytovať v rokoch 2002 – 2006 predmetné služby. Zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme obsahuje presné údaje o službách, ktoré NorthLink 1 musí poskytovať a o tom, ako by sa mohol zmeniť rozsah poslania verejnej služby.

(330) Výbor škótskej vlády zodpovedný za dopravu monitoroval výkonnosť NorthLink 1 v porovnaní s podmienkami pôvodných, ako aj revidovaných zmlúv. Spoločnosť NorthLink 1 poskytovala tomuto orgánu pravidelné správy o výkone služieb.

b) NorthLink 2 (2006 – 2012)

(331) Je zrejmé, že podobne ako v prípade NorthLink 1, bola spoločnosť NorthLink 2 výslovne poverená poskytovať v rokoch 2006 – 2012 predmetnú službu vo verejnom záujme. Zmluva o poskytovaní služby vo verejnom

záujme obsahuje presné údaje o službách, ktoré NorthLink 2 musí zaistiť a o tom, ako sa môže zmeniť rozsah poslania verejnej služby.

(332) Zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme obsahuje jasné ustanovenia o kontrole plnenia služby vo verejnom záujme, podľa ktorých NorthLink 2 musí škótskym orgánom predkladať pravidelné podrobné informácie o činnosti. Napríklad sú ustanovené ukazovatele výkonnosti, ktoré sa pravidelne hodnotia. Ak sa výkonnosť normy neplní, môže sa grant primeraným spôsobom znížiť.

5.3.4.3. Proporcionalita

a) NorthLink 1 (2002 – 2006)

(333) Na rozdiel od dotácií pridelených spoločnosti CalMac, ktoré predstavujú existujúcu pomoc (pozri oddiel 5.2.2), pomoc poskytnutá spoločnostiam NorthLink 1 a NorthLink 2 predstavuje novú pomoc. Preto nestačí, aby Komisia posúdila, či ustanovenia súčasnej zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme (vzťahujúcej sa na obdobie rokov 2006 – 2012) dávajú dostatočné záruky toho, že sa zamedzí nadmernej náhrade a prípadnému správaniu poskytovateľa služby vo verejnom záujme v rozpore s pravidlami hospodárskej súťaže. Treba tiež posúdiť, či došlo k nadmernej náhrade za záväzky služieb vo verejnom záujme spoločnosti NorthLink od roku 2002 a či sa poskytovateľ služby vo verejnom záujme podieľal na akomkoľvek správaní v rozpore s pravidlami hospodárskej súťaže zvyšujúcim náklady na plnenie záväzkov služieb vo verejnom záujme v takom rozsahu, ktorý by nebol úmerný cieľu sledovanému zmluvami o poskytovaní služby vo verejnom záujme.

(334) Treba však zdôrazniť, že posúdenie zlučiteľnosti je obmedzené na kontrolu existencie nadmernej náhrady a prípadného správania v rozpore s pravidlami hospodárskej súťaže a na rozdiel od posudzovania existencie štátnej pomoci podľa podmienky Altmark 4 sa nezaoberá otázkou efektívnosti alebo minimalizácie nákladov. Pri posudzovaní zlučiteľnosti s článkom 86 ods. 2 zmluvy úlohou Komisie nie je overiť, či sa služba vo verejnom záujme mohla poskytovať efektívnejšie.

(335) Ako vyplýva z tabuľky 3, čisté hospodárske výsledky NorthLink 1 z činnosti služby vo verejnom záujme boli v niektorých rokoch kladné (2003/2004 a 2005/2006) a v iných rokoch záporné (2002/2003 a 2004/2005). Celkový hospodársky výsledok NorthLink 1 z činnosti služby vo verejnom záujme v období, v ktorom spoločnosť uskutočňovala prepravy na trasách severných ostrovov (2002 – 2006) bol kladný vo výške 0,9 milióna GBP. Táto suma zodpovedá ročnému priemernému nadmernému verejnému financovaniu vo výške 0,2 milióna GBP.

- (336) Predovšetkým treba konštatovať, že údaje, ktoré predložili orgány Spojeného kráľovstva, vyplývajú z analytického účtovania na základe zákonom predpísaných účtovných závierok. Platnosť týchto výsledkov potvrdil nezávislý externý audítor z hľadiska použitej metodiky, účtovných podrobností a obsahu finančných výkazov. Nezistili sa žiadne podstatné rozdiely medzi vykázanými sumami a účtovnými podkladmi a záznamami NorthLink 1. Tieto údaje boli stanovené náležitým spôsobom a sú dôveryhodné⁽⁵⁶⁾.
- (337) Ročné priemerné prekročenie verejného financovania vo výške 0,2 milióna GBP je veľmi nízke v porovnaní s priemernou ročnou náhradou z verejných prostriedkov udelenou spoločnosti NorthLink 1 – približne 23,2 miliónov GBP⁽⁵⁷⁾ a predstavuje len asi 0,9 % tejto sumy.
- (338) Komisia akceptuje zásadu, že náhrada zaplatená podniku, ktorému boli zverené služby SGEL, „nesmie byť vyššia, ako je nevyhnutné na pokrytie nákladov vzniknutých pri plnení záväzkov služieb vo verejnom záujme so zohľadnením relevantných príjmov a primeraného zisku z plnenia týchto záväzkov“⁽⁵⁸⁾. Primeraný zisk sa definuje ako „miera návratnosti vlastného kapitálu zohľadňujúca riziko alebo absenciu rizika, ktoré podnik prevzal v dôsledku zásahu členského štátu (...)“. V danom prípade je priemerná ročná zisková marža vo výške okolo 0,6 % príjmov zo služby vo verejnom záujme⁽⁵⁹⁾ veľmi nízka a možno ju akceptovať ako primeranú z hľadiska rizík prevzatých spoločnosťou NorthLink 1 pri plnení jej záväzkov služieb vo verejnom záujme. Treba najmä poznamenať, že tieto veľmi obmedzené zisky NorthLink 1 sa riadili konkurenčným ponukovým konaním na zmluvu o poskytovaní služby vo verejnom záujme, a preto sa podľa trhových podmienok museli udržiavať v minimálnej výške.
- (339) Z tohto dôvodu spoločnosť NorthLink 1 v priebehu obdobia, v ktorom uskutočňovala prepravy na trasách severných ostrovov, nedostávala príliš nadmernú náhradu za plnenie úloh v poskytovaní služieb vo verejnom záujme.
- (340) V pôvodnej sťažnosti spoločnosti Streamline Shipping z júla 2004 sa tvrdilo, že spoločnosti NorthLink 1 sa zaplatili najmenej 2 milióny GBP nad rámec výdavkov podliehajúcich náhrade s ohľadom na záväzky služieb vo verejnom záujme, a to priamo za nájom nákladných lodí. Ako však už bolo uvedené, nevedelo to k nadmernej náhrade za záväzky služieb vo verejnom záujme spoločnosti NorthLink 1.
- (341) Čo sa týka správania v rozpore s pravidlami hospodárskej súťaže, z údajov o cene, ktoré predložila spoločnosť Streamline Shipping⁽⁶⁰⁾, nevyplývajú podstatné cenové rozdiely medzi spoločnosťami NorthLink 1 a Streamline Shipping v nákladnej doprave. Na shetlandskej trase sú ceny NorthLink 1 počas každého roku vyššie ako ceny Streamline Shipping. Na orkneyskej trase sú ceny NorthLink 1 počas každého roku nižšie ako ceny Streamline Shipping (od 5 % do 13 %), ale táto skutočnosť samotná nedokazuje správanie v rozpore s pravidlami hospodárskej súťaže. Navyše, toto porovnanie je možno zavádzajúce, lebo sadzby za nákladnú dopravu ro-ro a lo-lo nie sú priamo porovnateľné, ako to uviedli orgány Spojeného kráľovstva.
- (342) Komisia okrem toho konštatuje, že obchodné činnosti, ktoré vykonávala spoločnosť NorthLink 1, boli v každom roku fungovania NorthLink 1 ziskové aj bez dotácií. To znamená, že ceny účtované spoločnosťou NorthLink 1 za jej obchodné činnosti sa riadili trhom a boli zlučiteľné so správaním investora na trhu s cieľom maximalizovať zisk.
- (343) Okrem toho sa Škótsky audit vo svojej správe z decembra 2005, v ktorej analyzuje výkonnosť NorthLink 1, nezmieňuje o žiadnom prípadnom správaní v rozpore s pravidlami hospodárskej súťaže (napr. cenové podhodnotenie) ako o príčine finančných ťažkostí NorthLink 1. Tieto ťažkosti sa v zásade prisudzujú skôr zvýšenej a nepredvídanej konkurencii iných podnikov.
- (344) Na záver treba uviesť, že spoločnosť NorthLink 1 nedostávala príliš nadmernú náhradu za plnenie svojich záväzkov služieb vo verejnom záujme a nie sú žiadne dôkazy, že sa v priebehu obdobia, v ktorom uskutočňovala prepravy na trasách severných ostrovov, podieľala na akejkolvek forme správania v rozpore s pravidlami hospodárskej súťaže. Dospelo sa k záveru, že štátna pomoc poskytnutá spoločnosti NorthLink 1 bola z hľadiska jej záväzkov služieb vo verejnom záujme úmerná.

b) NorthLink 2 (2006 – 2012)

- (345) Čo sa týka zmluvy s NorthLink 2 o poskytovaní služby vo verejnom záujme, Komisia musí na jednej strane overiť, či dosiaľ došlo k nadmernej náhrade za záväzky služieb vo verejnom záujme. Overí taktiež, či sa prejavilo akékoľvek prípadné správanie v rozpore s pravidlami hospodárskej súťaže zvyšujúce náklady na plnenie záväzkov služieb vo verejnom záujme v takom rozsahu, ktorý by nebol úmerný cieľu sledovanému zmluvou o poskytovaní služby vo verejnom záujme. Komisia musí na druhej strane overiť, či súčasné ustanovenia zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme so spoločnosťou NorthLink 2 obsahujú dostatočné záruky na zaistenie primeranosti pomoci.
- (346) Ako je uvedené v tabuľke 5, čisté hospodárske výsledky NorthLink 2 z činností služieb vo verejnom záujme boli v prvých dvoch rokoch činnosti (2006/2007 a 2007/2008) kladné. Celkový čistý hospodársky výsledok z činností NorthLink 2 je doteraz kladný vo výške 2,4 milióna GBP. Táto suma zodpovedá ročnej priemernej výške nadmerného verejného financovania na úrovni 1,2 milióna GBP.

⁽⁵⁶⁾ Čo sa týka prípustnosti metódy „retropolácie“, pozri rozsudok Všeobecného súdu zo 7. júna 2006 vo veci T-613/97 *UFEX a iní/Komisia* (najmä body 128 – 147).

⁽⁵⁷⁾ Celková suma vo výške 92,6 milióna GBP bola spoločnosti NorthLink 1 poskytnutá počas približne štyroch rokov činnosti.

⁽⁵⁸⁾ Pozri bod 14 rámca SGEL.

⁽⁵⁹⁾ Priemerné ročné príjmy z činností služieb vo verejnom záujme NorthLink 1 dosiahli 32,4 milióna GBP (pozri už uvedenú tabuľku 3).

⁽⁶⁰⁾ Pozri tabuľku 6.

- (347) Ako už bolo uvedené v prípade spoločnosti NorthLink 1, treba predovšetkým konštatovať, že údaje, ktoré predložili orgány Spojeného kráľovstva, vyplývajú z analytického účtovania na základe zákonom predpísaných účtovných závierok. Platnosť týchto výsledkov potvrdil nezávislý externý audítor z hľadiska použitej metodiky, účtovných podrobností a obsahu finančných výkazov. Nezistili sa žiadne podstatné rozdiely medzi vykazovanými sumami a účtovnými podkladmi a záznamami spoločnosti NorthLink 2. Komisia je toho názoru, že tieto údaje boli stanovené náležitým spôsobom a sú dôveryhodné ⁽⁶¹⁾.
- (348) Ročná priemerná výška nadmerného verejného financovania na úrovni 1,2 milióna GBP je nízka v porovnaní s priemernou ročnou náhradou poskytnutou spoločnosti NorthLink 2 z verejných prostriedkov – 26,6 milióna ⁽⁶²⁾ GBP a predstavuje len asi 4,5 % tejto sumy.
- (349) Ako už bolo uvedené, Komisia akceptovala zásadu primeraného zisku z plnenia záväzkov služieb vo verejnom záujme. V danom prípade je priemerná ročná zisková marža vo výške okolo 2,4 % príjmov zo služieb vo verejnom záujme ⁽⁶³⁾ nízka a možno ju akceptovať ako primeranú z hľadiska rizík prevzatých spoločnosťou NorthLink 1 pri plnení jej záväzkov služieb vo verejnom záujme. Treba najmä poznamenať, že tieto obmedzené zisky NorthLink 2 sa riadili konkurenčným ponukovým konaním na zmluvu o poskytovaní služby vo verejnom záujme, a preto sa podľa trhových podmienok museli udržiavať v minimálnej výške.
- (350) Z tohto dôvodu sa Komisia domnieva, že spoločnosť NorthLink 2 v priebehu obdobia, v ktorom doteraz uskutočňovala prepravy na trasách severných ostrovov, nedostávala príliš nadmernú náhradu za plnenie svojich úloh pri poskytovaní služieb vo verejnom záujme.
- (351) Pokiaľ ide o prípadné správanie NorthLink 2 v rozpore s pravidlami hospodárskej súťaže, spoločnosť Streamline Shipping tvrdila, že 25-percentné zníženie sadzieb nákladnej dopravy na Shetlandy and 19-percentné zníženie na Orknejské ostrovy oznámené v júli 2006, na začiatku platnosti tretej zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme, ju príliš poškodilo a bolo možné len vďaka zvýšenej dotácii pre NorthLink 2 v porovnaní s NorthLink 1.
- (352) Ako už bolo uvedené, spoločnosť NorthLink 2 nevykonáva činnosti prekračujúce rámec zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme. Najmä na rozdiel od zmluvy s NorthLink 1 o poskytovaní služby vo verejnom záujme sa zmluva medzi škótskymi orgánmi a NorthLink 2 vzťahovala na nákladnú dopravu ako činnosť verejnej služby. Toto zníženie sadzieb nákladnej dopravy vyhlásili škótske orgány ako súčasť podmienok verejnej súťaže. Takže tieto informácie boli verejné a uchádzači ich pri spracovaní svojich ponúk museli zohľadniť.
- (353) Spoločnosť NorthLink 2 nedostala dosiaľ nadmernú náhradu za svoje záväzky služieb vo verejnom záujme. Navyše, ako vyplýva z tabuľky 5, nákladná doprava bola zisková po dobu dvoch rokov fungovania NorthLink 2 aj bez dotácií. To znamená, že ceny, ktoré si spoločnosť NorthLink 2 účtovala za svoje obchodné činnosti, sa riadili trhom a boli v súlade so správaním trhového investora usilujúceho sa o maximálny profit.
- (354) Komisia okrem toho uznáva, že sadzby za prepravy ro-ro a lo-lo nemusia byť priamo porovnateľné z dôvodov uvedených v odôvodnení 100.
- (355) Okrem toho Pentland Ferries na rozdiel od NorthLink 2 neuverejňuje svoje nákladné tarify a skôr vyzýva potenciálnych zákazníkov, aby sa spojili s jej rezervačnými kancelármi, kde získajú cenovú ponuku a zaistia si rezerváciu. Preto by bolo pre spoločnosť NorthLink 2 zložité, aby zámerne a dôsledne konkurovala spoločnosti Pentland Ferries ponukou nižších taríf.
- (356) Čo sa týka aj prípadného správania NorthLink 2 v rozpore s pravidlami hospodárskej súťaže, spoločnosť Pentland Ferries tvrdila, že NorthLink 2 uplatňuje systém zliav pre obyvateľov Orknejských ostrovov s názvom „priatelia a rodina“, ktorý má nepriaznivý účinok na konkurenčné služby poskytované spoločnosťou Pentland Ferries ⁽⁶⁴⁾.
- (357) Ako je uvedené v tabuľke 7, všetky základné tarify, ktoré NorthLink 2 účtuje za prepravu cestujúcich a vozidiel, sú vyššie ako tarify účtované spoločnosťou Pentland Ferries. Neexistuje žiadny verejne prístupný dôkaz o prípadných zľavách uplatňovaných spoločnosťou Pentland Ferries; ale aj za predpokladu, že táto spoločnosť neposkytuje žiadne zľavy, tarify účtované spoločnosťou NorthLink 2, vrátane systému zliav „priatelia a rodina“, nie sú podstatne alebo dôsledne nižšie ako tarify účtované spoločnosťou Pentland Ferries. Navyše zľavy sa neposkytujú v období hlavnej sezóny (júl a august). Okrem toho, ako uviedli orgány Spojeného kráľovstva, systém zliav má veľmi malý podiel na prepravách NorthLink 2 (1,6 %) a dokonca má ešte menší podiel na príjmoch NorthLink 2 (0,5 %). Ušlý príjem spoločnosti NorthLink 2 z predaja cestovných lístkov v dôsledku zliav (neberúc do úvahy prípadný dodatočný dopyt vyvolaný zľavami) je veľmi malý ⁽⁶⁵⁾. A nakoniec spoločnosť Pentland Ferries nebola schopná konkrétnymi číslami preukázať, že ju tento systém zliav finančne poškodil. Preto sa Komisia domnieva, že nie sú vážne dôvody pre tvrdenie, že spoločnosť NorthLink 2 sa správala v rozpore s pravidlami hospodárskej súťaže, alebo že tento systém zliav mal závažný vplyv na hospodársku súťaž.

⁽⁶¹⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 56.

⁽⁶²⁾ Pozri tabuľku 4.

⁽⁶³⁾ Priemerné ročné príjmy z činností služieb vo verejnom záujme spoločnosti NorthLink 2 dosiahli 50,5 milióna GBP (pozri tabuľku 5).

⁽⁶⁴⁾ Pozri odôvodnenia 107 až 109.

⁽⁶⁵⁾ Na základe odhadu celkového príjmu z týchto služieb v roku 2008 (všetci cestujúci a autá prichádzajúce do úvahy) vo výške okolo 95 000 GBP, ktorý urobili orgány Spojeného kráľovstva, by 30 % zľava predstavovala asi 40 700 GBP.

- (358) Jedna zainteresovaná strana navyše tvrdila, že NorthLink 2 poskytuje na Orknejských ostrovoch ubytovacie a stravovacie služby (keď loď v noci stojí) ako obchodnú činnosť pod cenou, čo má nepriaznivý vplyv na stálych poskytovateľov ubytovacích a stravovacích služieb⁽⁶⁶⁾. Aj keď táto otázka nebola v rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania vznesená, neboli poskytnuté žiadny konkrétny dôkaz, že ceny účtované spoločnosťou NorthLink 2 za tieto služby sú nižšie ako náklady, alebo že tieto služby negatívne ovplyvňujú príjmy konkurenčných poskytovateľov ubytovacích a stravovacích služieb v hoteloch. Okrem toho ceny za ubytovanie na lodi a náklady súvisiace s poskytovaním takého ubytovania nemožno priamo porovnávať s cenami za ubytovanie v hoteloch a so súvisiacimi nákladmi. Preto sa Komisia domnieva, že nie sú vážne dôvody pre tvrdenie, že spoločnosť NorthLink 2 sa správala v rozpore s pravidlami hospodárskej súťaže, alebo že jej služby vážne narušili hospodársku súťaž. V každom prípade by akékoľvek eventúálne narušenie hospodárskej súťaže neovplyvnilo obchod medzi členskými štátmi vzhľadom na to, že sa uskutočňuje výlučne v rámci Orknejských ostrovov.
- (359) Okrem hodnotenia primeranosti pomoci v minulosti musí Komisia tiež overiť, či ustanovenia zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme dávajú dostatočnú záruku, že v budúcnosti nedôjde k nadmernej náhrade alebo k správaniu v rozpore s pravidlami hospodárskej súťaže.
- (360) Ako už bolo uvedené⁽⁶⁷⁾, verejná súťaž bola vykonaná otvoreným a transparentným spôsobom.
- (361) Podľa názoru Komisie sú ustanovenia zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme vhodné na to, aby zabránili nadmernej náhrade za plnenie záväzkov služieb vo verejnom záujme. Náhrada je obmedzená na prevádzkové náklady (vrátane primeraného zisku) s odpočítaním prevádzkových výnosov. Náklady, ktoré prichádzajú do úvahy na náhradu, sú v zmluve o poskytovaní služby vo verejnom záujme tiež jasne definované.
- (362) Existuje mechanizmus vrátenia pridelených finančných prostriedkov, za pomoci ktorého sa veľká časť akejkoľvek prípadnej nadmernej náhrady vráti škótskym orgánom. Nevracia sa len malá suma. Napríklad ak nadmerná náhrada dosiahne sumu 1 milión GBP, NorthLink 2 si ponechá len 275 000 GBP. Ak nadmerná náhrada dosiahne výšku 10 miliónov GBP, NorthLink 2 si ponechá len 725 000 GBP. Tento systém je určený na vytvorenie stimulu pre spoločnosť NorthLink 2, aby znižovala náklady a zvyšovala efektívnosť. Tieto sumy sú veľmi nízke a sú v súlade s definíciou „primeraného zisku“ ustanovenou v rámci SGEI (v jeho bode 18)⁽⁶⁸⁾.
- Aj keď sa rámec SGEI na daný prípad nevzťahuje, Komisia je toho názoru, že sumy prípadnej nadmernej náhrady, ktoré si môže NorthLink 2 ponechať, sú veľmi nízke a úmerné sumám náhrady.
- (363) Okrem toho zisková marža predpokladaná v zmluve o poskytovaní služby vo verejnom záujme vyplýva z konkurenčného ponukového konania, a tým je zaistené, že táto marža bude stanovená v primeranej výške.
- (364) V zmluve o poskytovaní služby vo verejnom záujme je tiež ustanovenie, ktoré zaručuje, že ak poskytovateľ služby vo verejnom záujme dostane ďalšiu štátnu pomoc z iných zdrojov, grant sa primeraným spôsobom zníži.
- (365) Možno urobiť záver, že zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme obsahuje dostatočné záruky na zabránenie nadmernej náhrade za plnenie záväzkov služieb vo verejnom záujme.
- (366) Okrem otázky nadmernej náhrady sa musí tiež posúdiť, či zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme obsahuje dostatočné záruky na zamedzenie správaniu spoločnosti NorthLink 2 v rozpore s pravidlami hospodárskej súťaže, ktoré by mohlo spôsobiť neprípustné narušenie hospodárskej súťaže. Došlo by k tomu, ak by spoločnosť NorthLink 2 mala napríklad možnosť dôsledne ponúkať nižšie ceny ako konkurenti a tým odstrániť konkurentov z trhu.
- (367) Zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme stanovuje prísne podmienky pre určenie cien cestovných lístkov. V prípade revízie cien nariaďuje uskutočniť konzultácie so škótskymi orgánmi. Spoločnosť NorthLink 2 by porušila ustanovenia zmluvy o poskytovaní verejnej služby najmä v prípade, ak by jednostranne a bezdôvodne znížila ceny s cieľom odstrániť existujúcich konkurentov z trhu, alebo zabrániť vstupu prípadných konkurentov na trh. NorthLink 2 si navyše nemôže robiť nárok na žiadnu ďalšiu náhradu za akékoľvek zníženie výnosov vyplývajúce zo zliav alebo zníženia cien stanovených v uverejnených tarifných sadzobníkoch. Tým sa zabráni aj prípadnému správaniu v rozpore s pravidlami hospodárskej súťaže vo vzťahu k cenám.
- (368) K ďalšiemu prípadnému narušeniu trhu by došlo, ak by poskytovateľ služby vo verejnom záujme mohol svojvoľne výrazne zmeniť alebo zväčšiť ponuku služby vo verejnom záujme, napríklad doplnením nových trás alebo značným zvýšením početnosti preprav. Ak by spoločnosť NorthLink 2 automaticky prichádzala do úvahy pre ďalšiu náhradu za tieto doplnené služby, mohlo by to spôsobiť neprípustné narušenie hospodárskej súťaže prekračujúce rámec toho, čo možno dôvodne prijať ako náhradu za plnenie záväzkov služieb vo verejnom záujme.

⁽⁶⁶⁾ Pozri odôvodnenie 111.

⁽⁶⁷⁾ Pozri oddiel, v ktorom sa posudzuje plnenie podmienky Altmark 4 (odôvodnenia 220 – 224).

⁽⁶⁸⁾ Na porovnanie, ak by nadmerná náhrada bola v celkovej výške 10 miliónov GBP (čo je veľmi nepravdepodobný a bezprecedentný scenár), suma 725 000 GBP, ktorú by si spoločnosť NorthLink 2 ponechala, predstavuje len asi 2,5 % ročnej náhrady zaplatenej spoločnosti NorthLink 2 v období 2007/2008 a oveľa nižší podiel z celkových príjmov.

- (369) Zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme výslovne ustanovuje predbežné konzultácie a súhlas škótskych ministerstiev pred uskutočnením akýchkoľvek väčších zmien v uverejnených grafikonoch a frekvenciách alebo dohodnutých službách.
- (370) V zmluve o poskytovaní služby vo verejnom záujme sú tiež osobitné ustanovenia, ktoré poskytovateľovi služby vo verejnom záujme zakazujú krížové dotácie medzi činnosťami služieb vo verejnom záujme a činnosťami, ktoré nepatria medzi služby vo verejnom záujme a vyžadujú, aby sa všetky transakcie medzi spoločnosťou NorthLink 2 a jej dcérskymi spoločnosťami vykonávali za bežných podmienok.
- (371) Takmer všetky činnosti NorthLink 2 spadajú do pôsobnosti zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme. Aby sa však zaistila transparentnosť, musí sa viesť oddelené účtovníctvo pre činnosti služieb vo verejnom záujme a pre prípadné činnosti služieb, ktorá nepatria medzi služby vo verejnom záujme, alebo pre obchodné činnosti, v súlade s ustanoveniami smernice o transparentnosti.
- (372) Podľa podmienok zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme musí NorthLink 2 každý rok podávať správy o skutočných nákladoch vzniknutých v súvislosti s plnením úloh služieb vo verejnom záujme. V tomto „výkaze skutočných výkonov“ sú náklady na služby vo verejnom záujme oddelené od ostatných činností NorthLink 2. Je teda zaistené, že výška verejných finančných prostriedkov pridelená spoločnosti NorthLink 2 a ich využívanie sú jasne oddelené od jej ostatných činností. Zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme výslovne ustanovuje potrebu mať jasné, oddelené a transparentné účtovné systémy na financovanie a vykonávanie činností služby vo verejnom záujme.
- (373) Aby sa zaistilo, že náklady vzniknuté v súvislosti s činnosťami služieb vo verejnom záujme sa jasne oddelia od nákladov spôsobených inými činnosťami, je nutné zaviesť aj príslušný systém rozdelenia nákladov, ktoré sú spoločné pre obidva druhy činností.
- (374) Zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme obsahuje podrobné údaje o všetkých nákladoch, ktoré sú prípustné pre náhradu. Okrem deficitného grantu určeného na pokrytie všetkých prevádzkových nákladov súvisiacich s činnosťou služby vo verejnom záujme (napr. personálne náklady, pohonné hmoty, prístavné dopravné poplatky, predaj cestovných lístkov, poistenie atď.) sa ráta s príplatkami na nepredvídané zvýšenie cien pohonných hmôt a kapitálových výdavkov súvisiacich so získaním aktív na zaistovanie dohodnutých služieb. Všetky náklady, na ktoré sa vzťahuje deficitný grant, sú presne kvantifikované v základnom scenári a podmienky pre uplatnenie a určenie prípadných príplatkov týkajúcich sa pohonných hmôt a kapitálu sú presne vymedzené v zmluve o poskytovaní služby vo verejnom záujme.
- (375) Zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme je preto dostatočne jasne formulovaná, čo sa týka rozdelenia nákladov medzi činnosťami služieb vo verejnom záujme a činnosťami služieb, ktoré nepatria medzi služby vo verejnom záujme.
- (376) Komisia v tejto súvislosti berie s uspokojením na vedomie, že orgány Spojeného kráľovstva hodľajú uskutočniť verejné konzultácie so zainteresovanými stranami vždy, keď sa zavedú podstatné zmeny v záväzkoch verejnej služby NorthLink 2 pre trasy na severné ostrovy. Od spoločnosti NorthLink 2 budú tiež požadovať, aby počínajúc finančným rokom 2009–2010 viedla auditom overené výkazy ziskov a strát osobitne pre činnosti služby vo verejnom záujme a pre obchodné činnosti a hodľajú tieto požiadavky zahrnúť do všetkých budúcich zmlúv o poskytovaní verejnej služby v trajektových prepravách na severné ostrovy.

5.3.4.4. Záver

a) NorthLink 1 (2002 – 2006)

- (377) Záväzky služieb vo verejnom záujme uložené spoločnosti NorthLink 1 boli správne definované a náležite zverené. Štátna pomoc poskytnutá spoločnosti NorthLink 1 v období rokov 2002 – 2006 nebola nadmernou náhradou za plnenie úloh služieb vo verejnom záujme, ktoré jej boli zverené. Neexistujú ani dostatočné dôkazy o správaní v rozpore s pravidlami hospodárskej súťaže, ktoré by umelo zvýšilo náklady na realizáciu verejných služieb a spôsobilo tak neprípustné narušenie hospodárskej súťaže.
- (378) Štátna pomoc poskytnutá spoločnosti NorthLink 1 v období rokov 2002 – 2006 je preto zlučiteľná s článkom 86 ods. 2 zmluvy.

b) NorthLink 2 (2006 – 2012)

- (379) Štátna pomoc poskytnutá spoločnosti NorthLink 2 nebola nadmernou náhradou za plnenie úloh služieb vo verejnom záujme, ktoré jej boli zverené. Neexistujú ani dostatočné dôkazy o správaní v rozpore s pravidlami hospodárskej súťaže, ktoré by umelo zvýšilo náklady na realizáciu verejných služieb a spôsobilo tak neprípustné narušenie hospodárskej súťaže.
- (380) Služby SGEL týkajúce sa prepravy na severné ostrovy sú náležite definované a spoločnosti NorthLink 2 boli riadne zverené. Existujú dostatočné záruky na zaistenie toho, aby náhrada poskytnutá spoločnosti NorthLink 2 bola úmerná jej záväzkom služby vo verejnom záujme. Štátna pomoc poskytnutá spoločnosti NorthLink 2 za prevádzkovanie týchto trás je teda zlučiteľná s článkom 86 ods. 2 Zmluvy o ES.

6. ZÁVER

- (381) Na základe uvedených informácií sa vyvodzuje záver, že štátna pomoc poskytnutá spoločnosti CalMac za prepravy na všetkých trasách západných ostrovov, s výnimkou trasy Gourock – Dunoon, je existujúcou pomocou, ktorá je zlučiteľná s článkom 86 ods. 2 zmluvy.

(382) Čo sa týka trasy Gourock – Dunoon, Komisia v súlade s článkom 19 procedurálneho nariadenia berie na vedomie prijatie príslušných opatrení orgánmi Spojeného kráľovstva navrhnutých podľa článku 18 procedurálneho nariadenia a je toho názoru, že s výhradou správneho vykonania uvedených príslušných opatrení bude existujúca pomoc tiež zlučiteľná s článkom 86 ods. 2 zmluvy. Spojené kráľovstvo musí ešte do konca roku 2009 začať postupy potrebné na spustenie verejnej súťaže pre túto trasu. Následná zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme by mala začať platiť ešte pred koncom júna 2011. Komisia bude dôkladne sledovať vykonávanie uvedených príslušných opatrení a žiada orgány Spojeného kráľovstva, aby ju pravidelne informovali o všetkých krokoch prijatých v procese implementácie.

(383) Komisia zastáva stanovisko, že štátna pomoc poskytnutá spoločnostiam NorthLink 1 a NorthLink 2 v rokoch 2002 – 2006 a 2007 – 2009 na prepravy po trasách na severné ostrovy je zlučiteľná s článkom 86 ods. 2 zmluvy,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Existujúca štátna pomoc poskytnutá spoločnosti CalMac Ferries Ltd. na základe zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme týkajúcej sa zaisťovania trajektových preprav na škótskych západných ostrovoch (s výnimkou trasy Gourock – Dunoon) je zlučiteľná s článkom 86 ods. 2 zmluvy.

Článok 2

Existujúca štátna pomoc poskytnutá spoločnosti Cowal Ferries Ltd. na uskutočňovanie preprav na trase Gourock – Dunoon je

zlučiteľná s článkom 86 ods. 2 zmluvy s výhradou súhlasu Spojeného kráľovstva s realizáciou príslušných opatrení v súlade s článkom 19 nariadenia (ES) č. 659/1999.

Spojené kráľovstvo musí do 31. decembra 2009 iniciovať postupy potrebné najmä na spustenie verejnej súťaže pre trasu Gourock – Dunoon. Následná zmluva o poskytovaní služby vo verejnom záujme musí začať platiť ešte pred 30. júnom 2011.

Článok 3

Spojené kráľovstvo musí okamžite informovať Komisiu o krokoch prijatých na plnenie svojich záväzkov týkajúcich sa financovania trasy Gourock – Dunoon.

Článok 4

Štátna pomoc poskytnutá spoločnostiam NorthLink Orkney, Shetland Ferries Ltd. a NorthLink Ferries Ltd. na základe príslušných zmlúv o poskytovaní služby vo verejnom záujme, ktorá sa týka zaisťovania trajektových preprav na škótskych severných ostrovoch, je zlučiteľná s článkom 86 ods. 2 zmluvy.

Článok 5

Toto rozhodnutie je určené Spojenému kráľovstvu Veľkej Británie a Severného Írska.

V Bruseli 28. októbra 2009

Za Komisiu
Antonio TAJANI
podpredseda

Predplatné na rok 2011 (bez DPH, vrátane poštovného)

Úradný vestník EÚ, séria L + C, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	1 100 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L + C, tlačené vydanie + ročné DVD	22 úradných jazykov EÚ	1 200 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	770 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L + C, mesačné (súhrnné) DVD	22 úradných jazykov EÚ	400 EUR ročne
Dodatok k úradnému vestníku (séria S), Verejné obstarávanie a výberové konania, DVD, jedno vydanie za týždeň	viacjazyčné: 23 úradných jazykov EÚ	300 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria C – konkurzy	jazyk(-y), v ktorom(-ých) sa konajú konkurzy	50 EUR ročne

Úradný vestník Európskej únie, ktorý vychádza vo všetkých úradných jazykoch Európskej únie, si možno predplatiť v ktoromkoľvek z 22 jazykových znení. Zahŕňa sériu L (Právne predpisy) a C (Informácie a oznámenia).

Každé jazykové znenie má samostatné predplatné.

V súlade s nariadením Rady (ES) č. 920/2005 uverejneným v úradnom vestníku L 156 z 18. júna 2005 a ustanovujúcim, že inštitúcie Európskej únie nie sú viazané povinnosťou vyhotovovať všetky právne akty v írskom jazyku a uverejňovať ich v tomto jazyku, sa úradné vestníky uverejnené v írskom jazyku predávajú osobitne.

Predplatné na dodatok k úradnému vestníku (séria S – Verejné obstarávanie a výberové konania) zahŕňa všetkých 23 úradných jazykových znení na jednom viacjazyčnom DVD.

Predplatitelia *Úradného vestníka Európskej únie* môžu získať rôzne prílohy k úradnému vestníku, ktoré sa budú zasielať na základe jednoduchej žiadosti. O vydaní týchto príloh budú informovaní prostredníctvom oznámení pre čitateľov, ktoré sa vkladajú do *Úradného vestníka Európskej únie*.

Predaj a predplatné

Rozličné platené publikácie, rovnako ako aj *Úradný vestník Európskej únie*, si možno predplatiť a získať u obchodných distribútorov. Zoznam obchodných distribútorov možno nájsť na tejto internetovej adrese:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_sk.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) poskytuje priamy a bezplatný prístup k právu Európskej únie. Na stránke si možno prehliadať *Úradný vestník Európskej únie*, ako aj zmluvy, právne predpisy, judikatúru a návrhy právnych aktov.

Viac sa dozviete na stránke: <http://europa.eu>



Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie
2985 Luxemburg
LUXEMBURSKO

SK